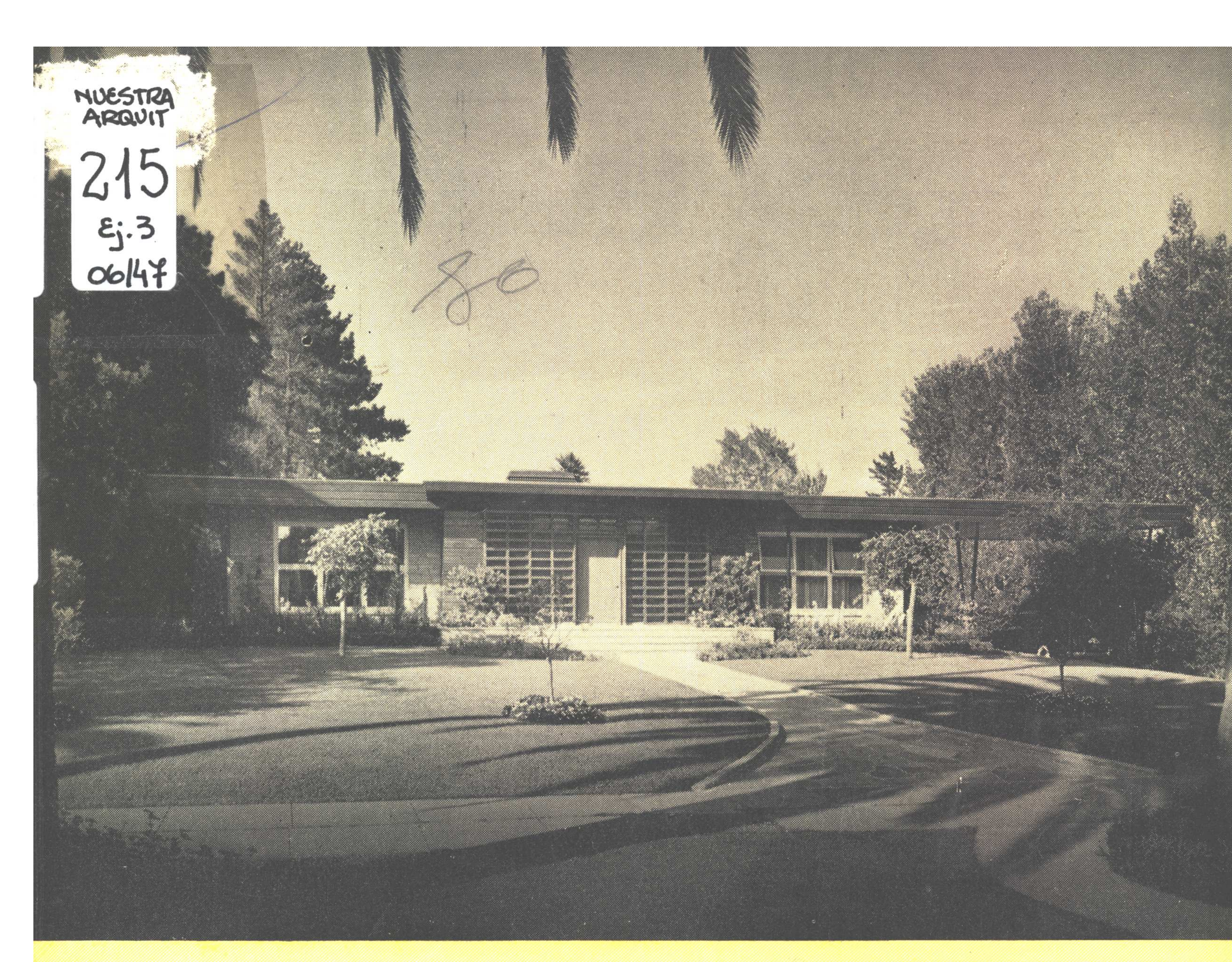


CASA EN LOS ESTADOS UNIDOS

6

Bs. Aires. Junio 1947

NUESTRA ARQUITECTURA

Correo Argentino Casa Central
FRANQUEO PAGADO CONCESION Nº 291
TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 1089


PROYECTO DE CONSTRUCCION (Materiales Monolit)
PARA SU PROBLEMA...
...Una solución definitiva...
CON LOS PRODUCTOS
MONOLIT
(amianto - cemento)
• Chapas onduladas y lisas.
• Cenefas y babetas.
• Hojas para persianas.
• Canaletas para techos.
• Cañerías para abastecer de agua potable, aguadas para haciendas, e instalaciones sanitarias domiciliarias.
• Depósitos para reserva de agua potable.
• Piezas moldeadas, etc.
COMPAÑIA FIBROCEMENTO MONOLIT S. A. INDUSTRIAL Y COMERCIAL
Fábrica en SAN JUSTO - Pcia. de Bs. As.
Distribuidores Exclusivos: TAMET - Chacabuco 132 - Bs. As.

Desde esta gran fábrica con embarcadero propio la Bethlehem despacha directamente los pedidos para los mercados mundiales

La carga de exportación es recogida por los buques en los muelles de la fábrica



La gran fábrica de la Bethlehem en Sparrows Point, Maryland, es la única productora de acero en los Estados Unidos contigua a un embarcadero. Los cargamentos de exportación van directamente de la fábrica al buque, lo cual reduce al mínimo la manipulación y contribuye a que el material llegue a su destino en las mejores condiciones posibles.

Bethlehem Steel Export Corporation

25 Broadway, Nueva York 4, E.U.A. Dirección Cablegráfica: "BETHLEHEM, NEW YORK"

Oficina para la transmisión de pedidos:
Edificio Banco de Boston, Buenos Aires

1025



TODO PARA EL
Electroconfort
DE SU HOGAR
¡HE AQUI SU NUEVA COCINA
GENERAL ELECTRIC!
La cocina eléctrica le ofrece a usted el método mejor y más simple para preparar los alimentos. Le procura limpieza, conveniencia y economía imposibles de obtener con el antiguo sistema de cocinar. Los vegetales y las frutas conservan su firme apariencia y elementos nutritivos; los bizcochos y pasteles tienen su correcto color y consistencia. Las carnes asadas o a la parrilla son jugosas y cocinadas de acuerdo con su gusto.
La cocina General Electric no solamente es de bella apariencia, sino que, para su conveniencia, eficiencia y economía, tiene muchas características exclusivas G-E.
En cuanto sea posible General Electric hará su presentación en el país.
(Productos de la General Electric Co., E. U. A.)
GE Cocinas
GENERAL GE ELECTRIC
Tucumán 117, Bs. Aires
Corrientes 732, Rosario
Enseres Eléctricos G. E. Servidores Fieles y Seguros
REFRIGERADOR
RADIO
LAVANDERA
RADIADOR ELECTRICO
PLANCHADORA PORTATIL DE CILINDRO
ASPIRADOR

NOTICIAS

LA CONSTRUCCION DE VIVIENDAS EN LONDRES

Por Jacob Peter delegado de Suiza al Congreso de Hastings

Después de las discusiones que han tenido lugar en el Congreso de la Habitación en Hastings, hemos experimentado la necesidad de ver, por nuestros propios ojos, lo que se había realizado en este dominio en Londres.

Para esto, hemos visitado la capital inglesa y, conducidos por un empleado del Ministerio del Trabajo, hemos visitado durante tres días, las colonias ya existentes o todavía en construcción. Además, hemos tenido ocasión de entrar en relaciones con el empleado del distrito de Londres, responsable de la construcción de viviendas.

En el curso de las conversaciones que hemos sostenido, supimos que, desde hace más de cincuenta años, el gobierno inglés y las autoridades locales habían considerado el problema de la habitación como un deber, una obligación pública. Ya en 1890, el gobierno promulga una ley sobre la construcción de habitaciones; ella permitía a las autoridades locales construir viviendas por sí mismas o alentar la construcción de casas para habitación.

Basándose sobre esta ley, el Consejo del Distrito de Londres había construído, ya antes de la primera guerra mundial, y especialmente después de ella, hasta 1938, 100.000 viviendas. De esa manera se había procurado albergue adecuado a 400.000 personas, es decir más o menos para el 10 % de la población del distrito.

Además, las autoridades municipales del Condado de Londres habían hecho construir 30.000 alojamientos comunales. Entre las casas construídas por la Administración del Condado de Londres, había 70.000 para una familia y 30.000 para varias familias. Para establecer el precio del alquiler, no se han tenido en cuenta los costos de la construcción sino las posibilidades de los locatarios. La política se ha basado sobre las entradas medias de los obreros y se ha establecido el alquiler en el quinto de las mismas. Si, por esta circunstancia, los gastos de construcción y mantenimiento no se cubrían, era al gobierno y al condado que incumbía el deber de compensar el déficit acordando subvenciones anuales proporcionales a 3 y 1. Los gastos de construcción de las 100.000 casas de antes de la guerra, subieron a 65.000.000 de libras esterlinas. La administración de estas casas tiene necesidad anualmente de 4,5 millones de libras esterlinas de alquileres; los locatarios dan 3,25 millones de libras y el gobierno 1,25 millones. El mantenimiento de los edificios está enteramente a cargo de una administración especial. Esta administración ocupa en tiempo normal alrededor de 3.000 obreros de todas las ramas, a fin de permitir una buena conservación y una restauración periódica de los inmuebles. Es interesante constatar que desde hace muchos decenios, no solamente las autoridades, sino también los medios privados, se han interesado en la construcción de viviendas. Hemos tenido el placer de visitar las ciudades-jardín de Hampstead y de Welwyn, cuya creación se debe exclusivamente a la iniciativa privada.

La primera de estas ciudades es una colonia de 1.500 casas, destinada a la clase media superior; ella tiene negocios en el centro, escuelas, una biblioteca, iglesias y paseos públicos. La segunda es un barrio que cuenta actualmente 17.500 habitantes, que tiene su propia industria, hermosos paseos, un gran almacén central, negocios más pequeños, escuelas, cafés y barrios de habitación establecidos todos según planos preestablecidos. En ambos casos el terreno fué adquirido por una sociedad hipotecaria y entregado con la condición de que se había de construir en él una ciudad jardín.

Estas aspiraciones oficiales o privadas para la obtención de alojamientos sanos, no dejó de tener influencia sobre las otras empresas de construcción de viviendas.

En numerosas oportunidades, nos hemos sorprendido que grandes superficies de terreno se habían reservado en Londres, como así en otras ciudades, para servir tanto al deporte como al descanso del pueblo o para jardines privados. También nos sorprendió ver los vastos patios interiores y el gran espacio libre que existe entre las filas de casas. Por lo demás, en su conjunto, todas estas casas en ladrillos rojos y aún las simples casas obreras, producen en general una buena impresión. Allí donde se encuentran barrios miserables, los ingleses sienten la necesidad de mejorarlos con urgencia. En general hay que admirar al pueblo inglés, por que ha prestado mucha atención al alojamiento, y porque la especulación no ha podido arraigar como en otros lugares. Mientras que entre nosotros esta intervención oficial es considerada con desconfianza en todos los medios sociales y mientras que luchamos por obtener en la actualidad, por plebiscito, el derecho de crear colonias comunales para la clase menos favorecida, la Inglaterra conservadora y liberal ha reconocido desde hace decenios, la importancia social del problema de la vivienda y ha encontrado valientes soluciones. Es por lo tanto claro que el gobierno laborista hará todos los esfuerzos posibles para encontrar la solución del problema que se plantea para crear alojamientos dignos de seres humanos.

Las autoridades locales y el gobierno rivalizan con ardor para aumentar la construcción de viviendas a pesar de las grandes dificultades que encuentran para procurarse los materiales de construcción y para encontrar la mano de obra necesaria. Para ello el gobierno ha prescrito una cierta altura que los inmuebles no deben pasar. Los alquileres serán fijados a lo más en la quinta parte de las entradas del obrero. El déficit será cubierto por la subven-

(Sigue en la pág. 154)


CAÑOS de ASBESTO-CEMENTO
Eternit
PARA INSTALACIONES
INDUSTRIALES
Accesorios standard de hierro fundido para cañerías de asbesto - cemento ETERNIT
Nuestra oficina técnica está a su completa disposición, para resolver cualquier problema de instalación de cañerías.
EXISTENCIAS PERMANENTES
KREGLINGER LTDA.
COMPAÑIA SUDAMERICANA S. A.
CHACABUCO 151 BUENOS AIRES T.A.33 Av.2001-8

NOTICIAS

LA CONSTRUCCION DE VIVIENDAS...

(Viene de la pág. 152)

ción del gobierno y amortizado por pagos anuales durante 60 años.

Hemos visto numerosas casas en construcción y hemos podido constatar que ellas igualan las de nuestras colonias cooperativas, en lo que concierne al valor como alojamientos. Se acuerda una gran importancia a la ubicación, a los espacios libres y a la plantación de árboles en todas estas colonias. Hemos notado que en un gran barrio en construcción en Londres, se había dejado un espacio libre de 40 a 60 metros entre las filas de casas; mientras que entre nosotros, alcanzamos sólo a 20 metros con un costo de terreno mucho más elevado.

Entre nosotros, los trabajos de urbanización no son sino parcialmente subvencionado por la Confederación.

Hemos encontrado, en Inglaterra, en todo momento, el deseo de un gobierno que trata de alentar la construcción de alojamientos más bien que de ponerle trabas. De todos modos, por causa de la escasez de materiales y la necesidad urgente de alojamientos, el gobierno inglés se ha visto obligado a erigir casas prefabricadas en acero, en aluminio o en blocks de hormigón que no están a la altura de las de ladrillo y cuestan más caras. Por consiguiente, esta circunstancia pesará en el futuro sobre más de un barrio nuevo.

Estamos convencidos que el pueblo superará sin ninguna duda y muy dignamente esta escasez de habitaciones gracias a la firme voluntad que hemos notado en todas partes, tanto entre las autoridades, como entre los empleados y los arquitectos, de resolver a fondo el problema después de haber vencido las primeras dificultades.

(De "Das Wohnen")

●

LA CONSTRUCCION EN INGLATERRA

Conferencia pronunciada en Zurich por Mme. Jane Drew

Permítanme ante todo, que les dé las gracias por su amable recepción y por su hospitalidad; es un inmenso placer para mí encontrarme aquí.

Hemos tenido la suerte de ver últimamente en Inglaterra, en el Instituto Real de Arquitectura Británico, una exposición de arquitectura suiza. Tanto desde el punto de vista arquitectónico como desde el técnico, nosotros no hemos visto jamás una exposición de un nivel tan elevado. Es como si hubiéramos podido respirar en Inglaterra, un

(Sigue en la pág. 156)



NOTICIAS

LA CONSTRUCCION EN INGLATERRA

(Viene de la pág. 154)

poco del aire de vuestro país. Vds. han obligado a nuestra estima pero, si puedo decirlo sin faltarles al respeto, no han comprometido nuestros corazones, como por ejemplo el gran arte gótico en Chartres u otras partes, lo hace.

Yo vengo de un país en que la vida social y la vida económica son muy diferentes a los de Suiza y en donde, durante los últimos ocho años, fué prácticamente imposible construir.

No es fácil predecir la influencia del sufrimiento sobre el espíritu humano, pero es tal vez un signo de la fe británica en la victoria final, que el pueblo haya tomado, en los peores años de la guerra, un tan grande interés por las posibilidades de la reconstrucción por el porvenir de nuestro arte.

Se ha podido comprobar durante las hostilidades un interés creciente, no solamente por las cuestiones del alojamiento, sino también por todo lo que concierne al urbanismo; pruebas son la creación de un Ministerio del Urbanismo (Ministerio de Planificación de las Ciudades y el Campo) y la organización de diferentes exposiciones en Londres y en Provincia. La primera exposición de este género concerniente a la reconstrucción de Londres, ha tenido lugar en la Academia Real en 1943.

Ella ha ilustrado el gusto por la pompa exterior y el desdén por lo que se llama en francés el hombre del pueblo; esta mentalidad era típica en una cierta clase de nuestros antepasados.

En el mismo año, el Instituto Real de Arquitectos ha organizado una exposición en la Galería Nacional, en que el acento estaba sobre la cuestión sociológica: importancia de los proyectos sobre las unidades vecinales; necesidad para la comunidad de tener jardines de infantes, negocios, plazas de juegos, centros religiosos, todos estudiados en relación con el alojamiento propiamente dicho. Las necesidades de las diferentes clases de la población, han sido tomadas en consideración. Al mismo tiempo han sido hechas proposiciones para que los planes de urbanismo sean estudiados en relación con el desplazamiento de las industrias y los alojamientos correspondientes, aunque nuestras principales industrias están vinculadas a la producción del carbón y, por ello, su ubicación resulta predeterminada.

A esta exposición ha seguido la del plan de la ciudad de Londres; los proyectos habían sido hechos por los arquitectos de la Municipalidad de Londres y sirven de base a la reconstrucción de nuestra capital. También hemos tenido muchas exposiciones sobre arquitectura interior.

Pero ha sido ciertamente la exposición de modelos

(Sigue en la pág. 158)



Embellecerá fácil y rápidamente muchos de los objetos que decoran su casa.

¡Todo el año debe ser Primavera en su hogar!... ¡Llénelo de luz, de color y alegría! Pinte los objetos dañados o que desee renovar con ENAMELOID, el esmalte sintético decorativo por excelencia.

ENAMELOID es de fácil aplicación y de secamiento rápido; viene en hermosos colores, es muy fácil de aplicar y no deja huella de pincel. ¡Pinte con él, armarios, macetas, juguetes, etc!... ¡Todo adquirirá una nueva belleza... un nuevo y brillante colorido! Y hermosee, también con ENAMELOID, sus muebles de terraza y otros objetos que han de ser colocados a la intemperie.

Solicítelo en ferreterías y casas del ramo.

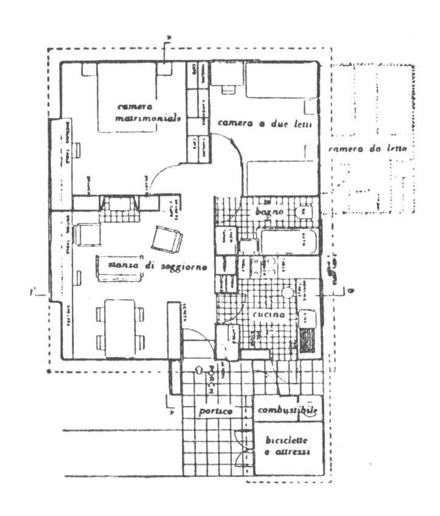
Es un producto de

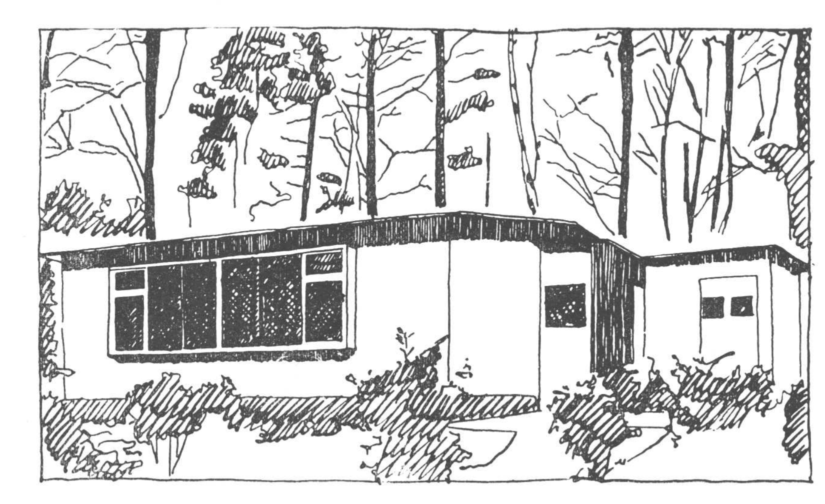
CUBREN LA TIERRA

SHERWIN WILLIAMS ARGENTINA S.A.

Corrientes 222 — U. T. 32 (Dársena) 3045 — Buenos Aires

Sucursales en BUENOS AIRES Y ROSARIO





LA CONSTRUCCION EN INGLATERRA

(Viene de la pág. 156)

de casas prefabricadas realizada en la Galería Tate, la que ha despertado más interés. Las primeras de estas casas eran bien deprimentes, pero otros tipos que han venido después son ya familiares en el paisaje inglés.

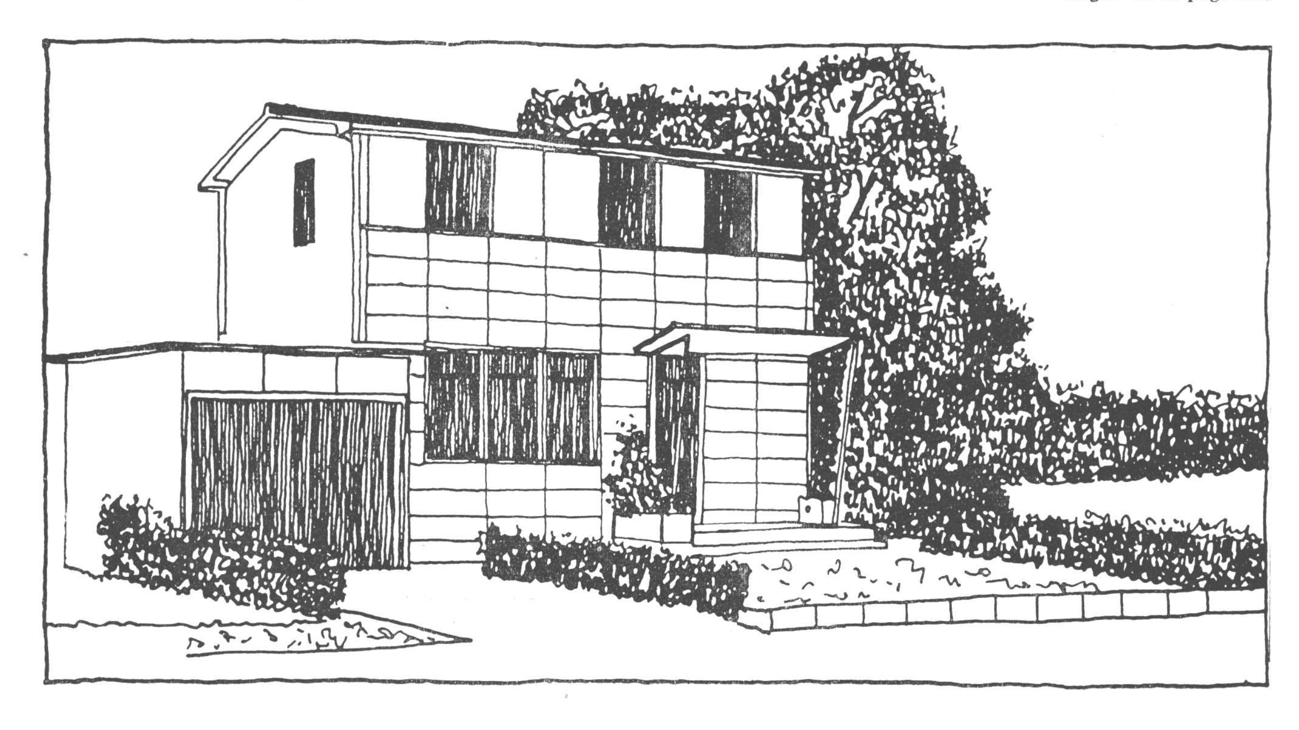
La falta de viviendas es enorme en Inglaterra. Si les digo que necesitaríamos cuatro millones de casas nuevas, admitirán la urgencia del problema.

Nosotros hemos perdido más de 250.000 casas, pero ya antes de la guerra la falta de buenos alojamientos era sensible. Los materiales tales como la madera y el ladrillo y la mano de obra están muy escasos. Y por otra parte, como consecuencia de la guerra, nuestras fábricas están todavía llenas de máquinas destinadas a otras necesidades.

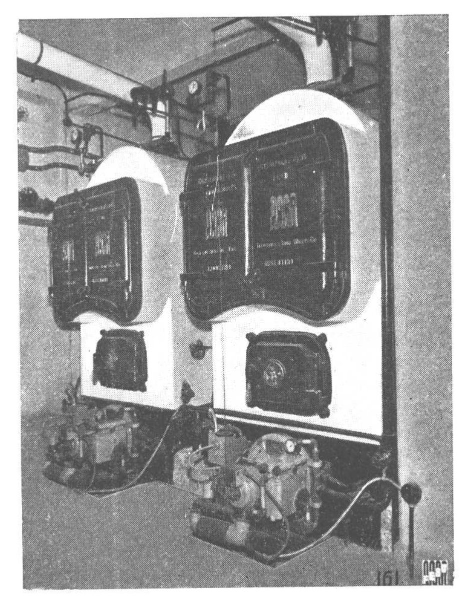
La cuestión era la siguiente: fabricar casas tan rápidamente como fuera posible, porque había que construir, no porque las casas resultaban más baratas, sino porque había una necesidad urgente. Se han visto numerosos tipos prefabricados bastante interesantes desde el punto de vista técnico, aunque su aspecto estético no era nada satisfactorio. Apesar de todo, esta forma de construcción resulta tan cara, sino más cara, que la que emplea los métodos tradicionales. Los materiales empleados para las casas prefabricadas son el aluminio, el acero, el cemento, la madera terciada, las materias plásticas, los ladrillos unidos en paneles en la fábrica, el amianto, etc. El método técnico de construcción empleado en estas casas es interesante: en general el peso de la estructura está soportado por el esqueleto.

La organización de las cocinas de estas casas, tal como existen, es superior a todo lo que habíamos visto hasta ahora. En la mayor parte de ellas, se

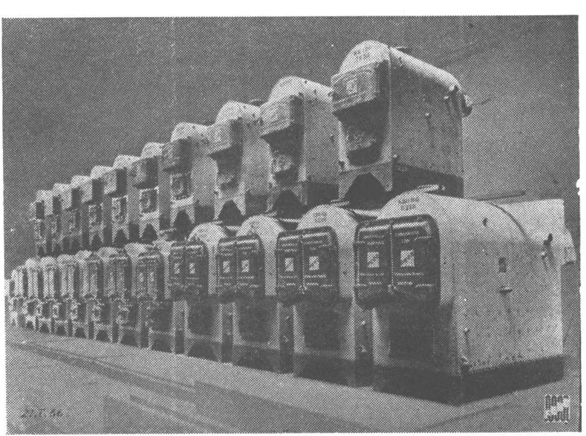
(Sigue en la pág. 164)



Caldera **ACEROPETROL**, 162.000 calorías cada una, despachadas a Mendoza por ferrocarril.



Calderas **ACEROPETROL**, con quemador automático. Capacidad 364.000 calorías cada una.



Grupo de Calderas **ACEROPETROL**, de varias capacidades, en nuestros talleres.

CALDERAS

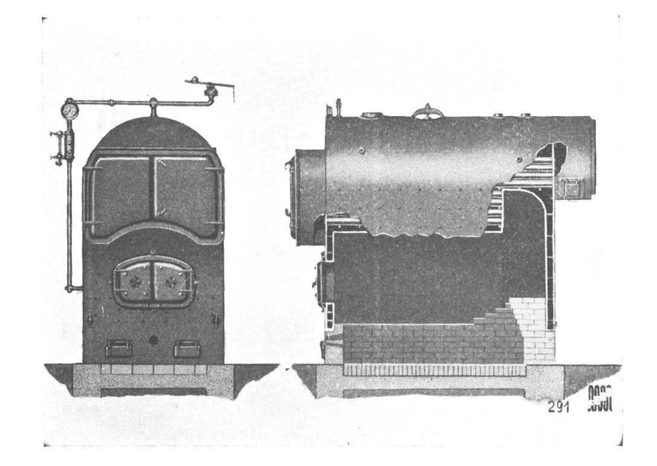
PARA CO
A PET



BAJA PRESION

CONSTRUIDAS B

THE TITUSVILLE IRON



Caldera **ACEROPETROL** vista de frente y corte por la cámara de fuego.

ESTABLECIMIENTOS

F E

SOC. DE RESP. LTDA.

MORENO 574

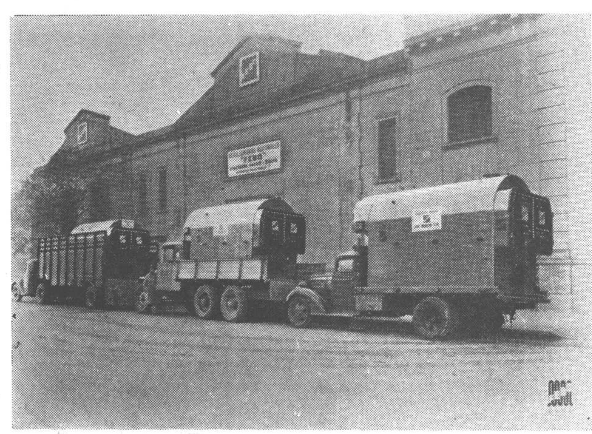
T. A. (33) AVENIDA 8391 CON 7 LINEA

DE ACERO

BUSTION
ROLEO



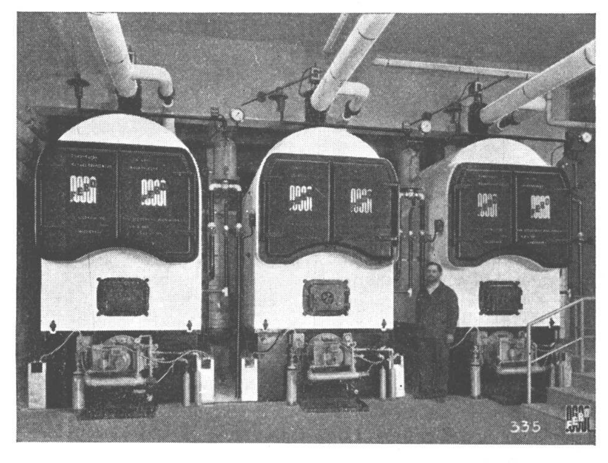
BAJA PRESION



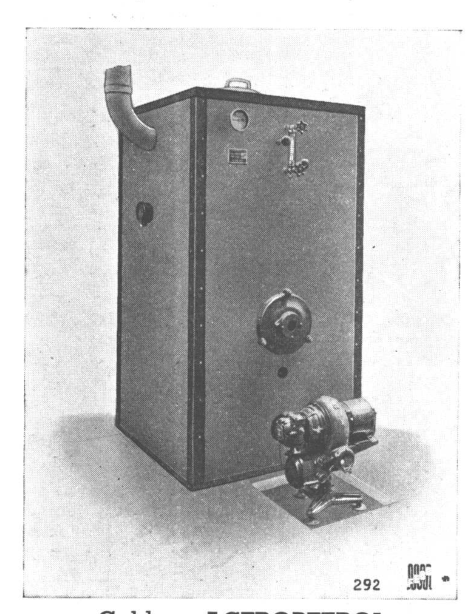
Calderas **ACEROPETROL**, sobre camión para su despacho a Mar del Plata.

JO LICENCIA DE

WORKS, Pa. U. S. A.



Calderas **ACEROPETROL**. Capacidad 1.000.000 de calorías cada una, instaladas en el edificio de Y.P.F.

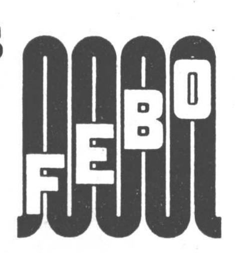


Caldera **ACEROPETROL**
Residense, para mansiones, petit hoteles, etc.

INDUSTRIALES

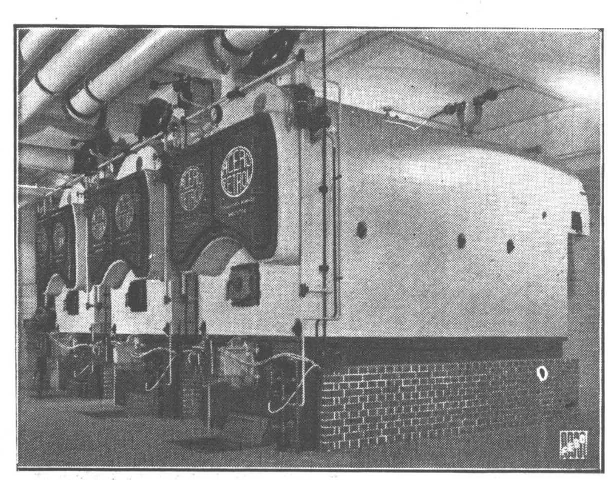
B O

CAP. M$N. 3.000.000.—

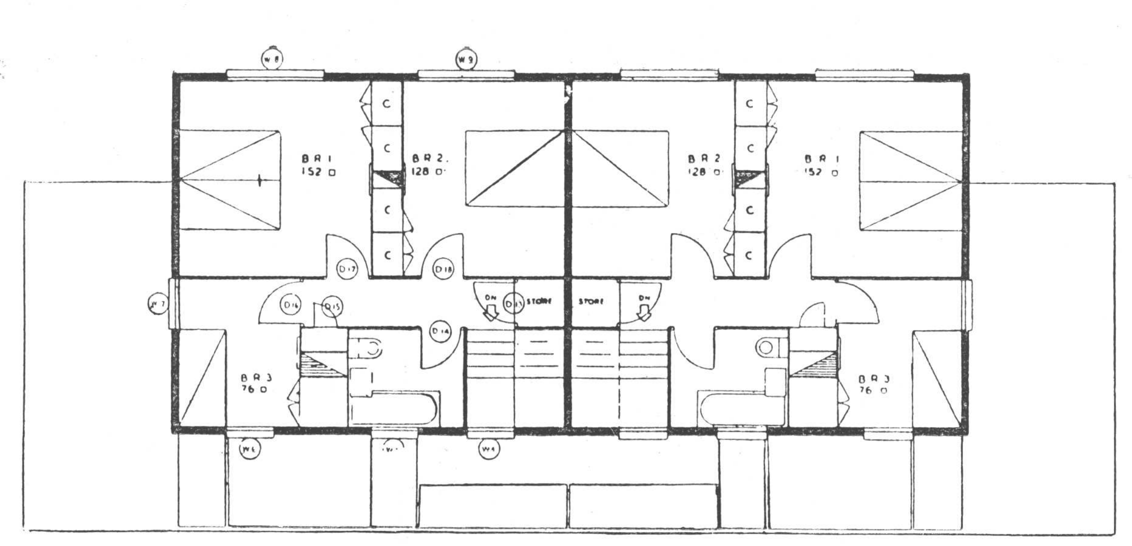


BUENOS AIRES

— CABLES: ESTAFEBO, BAIRES



Calderas **ACEROPETROL**, instaladas en el edificio del Banco de la Nación.
Capacidad total. 8.000.000 calorías.



Planta baja de la casa Coventry.

LA CONSTRUCCION EN INGLATERRA

(Viene de la pág. 158)

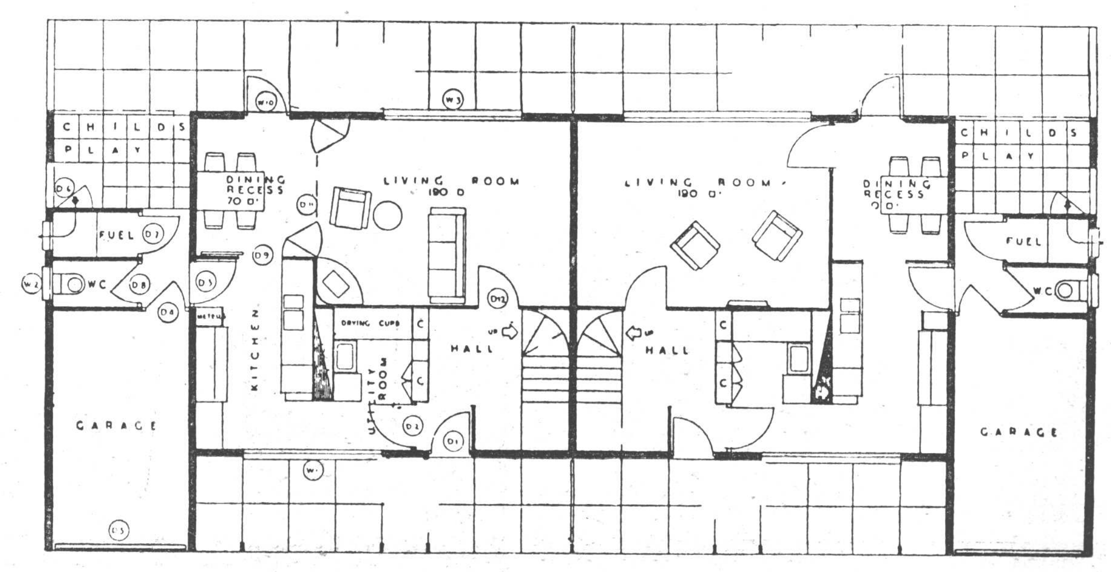
encuentra una heladera eléctrica, un horno eléctrico o a gas, una caldera para el lavado, un armario para provisiones y un secadero; guardarropa en cada dormitorio; una chimenea a carbón en las salas comunes, calienta al mismo tiempo el agua corriente para el baño y frecuentemente también, por aire caliente, las habitaciones vecinas. Técnicamente, por tanto, estas casas son soberbias. Son entregadas completas, con roperos embutidos, mesas, sillas, utensilios de cocina, instrumentos de limpieza, etc., tales como sólo las casas ricas podían soñarlas.

La duración de esas casas ha sido evaluada, según su tipo, de doce a treinta años, pero es probable que permanecerán más tiempo, aunque sean una mancha horrorosa para nuestra campaña. Hay que darse cuenta que son todas parecidas y que no dan a los habitantes la impresión de estar "en su casa"; esas máquinas, lo temo, harán perder toda personalidad a los que las usan, quienes no pueden ni siquiera elegir sus tazas y sus platos. Ellas son útiles, apesar de todo; muchos de sus planos han sido publicados y son de un gran interés, especialmente las propuestas por Tecton, de Finsbury.

Hemos visto también grandes blocks de departamentos con esa especie de ascensores que los americanos llaman "Skip-stop". Se accede a los departamentos por los balcones y, en el piso superior, los dormitorios dan sobre toda la extensión del balcón. Hay anexos a los departamentos; lavaderos, jardines de infantes, patios de juego, garages para bicicletas y depósitos. Los numerosos pisos son variables, según la altura de las casas vecinas y según las zonas de construcción. En Londres hay algunas de 10 pisos; las casas sin ascensor no tienen nunca más de tres.

Otra forma de construcción es la que es conocida bajo el nombre de "box-frame". En éstas, los pisos y los muros, que se cruzan, son reforzados por hormigón, y los muros exteriores de otro material, vienen a apoyarse sobre el muro principal. El ladrillo

(Sigue en la pág. 166)



Planta alta de la casa Coventry.

LA CONSTRUCCION EN INGLATERRA

(Viene de la pág. 164)

tradicional inglés, que se adapta tan bien a nuestro clima, puede ser empleado a este efecto. Esta construcción, cuyos muros principales se cruzan en el centro de la casa, es muy simple.

La colaboración entre arquitectos e ingenieros, para los diferentes dispositivos de la construcción, ha rendido servicios apreciables. Es por lo demás deseable que esta colaboración se establezca desde los primeros estudios, porque de ello depende la buena realización de la construcción. Es probable que nosotros veremos pronto los progresos técnicos del hormigón vibrado, aunque la urgencia de los problemas a resolver no nos deja siquiera el tiempo para meditar esas cuestiones.

Yo no creo que la construcción pueda mejorar, mientras planee sobre nosotros la sombra de la inseguridad internacional.

No hay lujo, actualmente, en Inglaterra. Nuestros corazones se apretan cuando pensamos en los sufrimientos de los otros países de Europa y, ante todo, debemos pagar nuestras deudas.

El costo de toda construcción privada está limitada a 1400 libras esterlinas para una casa y más o menos lo mismo para un departamento. Sólo las construcciones de interés nacional son autorizadas.

Y como hace falta un permiso para todo, tememos ser invadidos por la burocracia y perturbados por una cantidad de formalidades que corten todo vuelo de la imaginación.

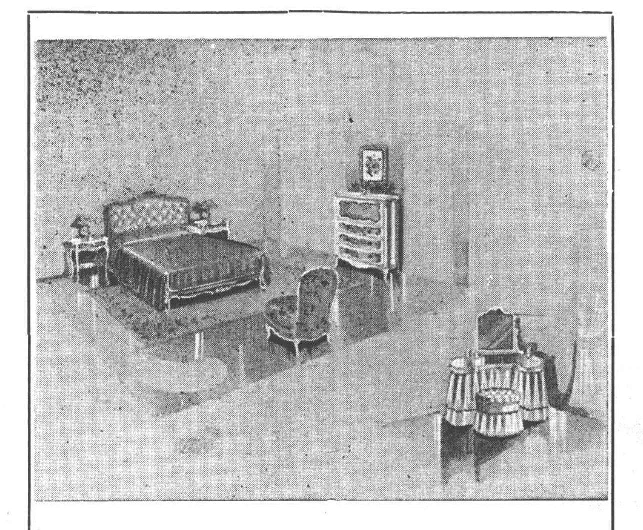
El espíritu de la joven generación de arquitectos es excelente y en todas partes ha habido indignación cuando el premio del concurso del Cristal Palace ha sido atribuído a una arquitectura llamada "tradicional". Pero el trabajo de los estudiantes es teórico e irreal. Nosotros tenemos necesidad de una influencia arquitectónica parecida a la que ha sido determinada por el "Bauhaus", pero más profunda, más religiosa, por así decirlo. Nosotros tenemos dos grandes temores en Inglaterra: primero que la máquina sea más fuerte que el espíritu y mate todo individualismo; segundo que nuestro trabajo sea hecho sin emoción y sin imaginación.

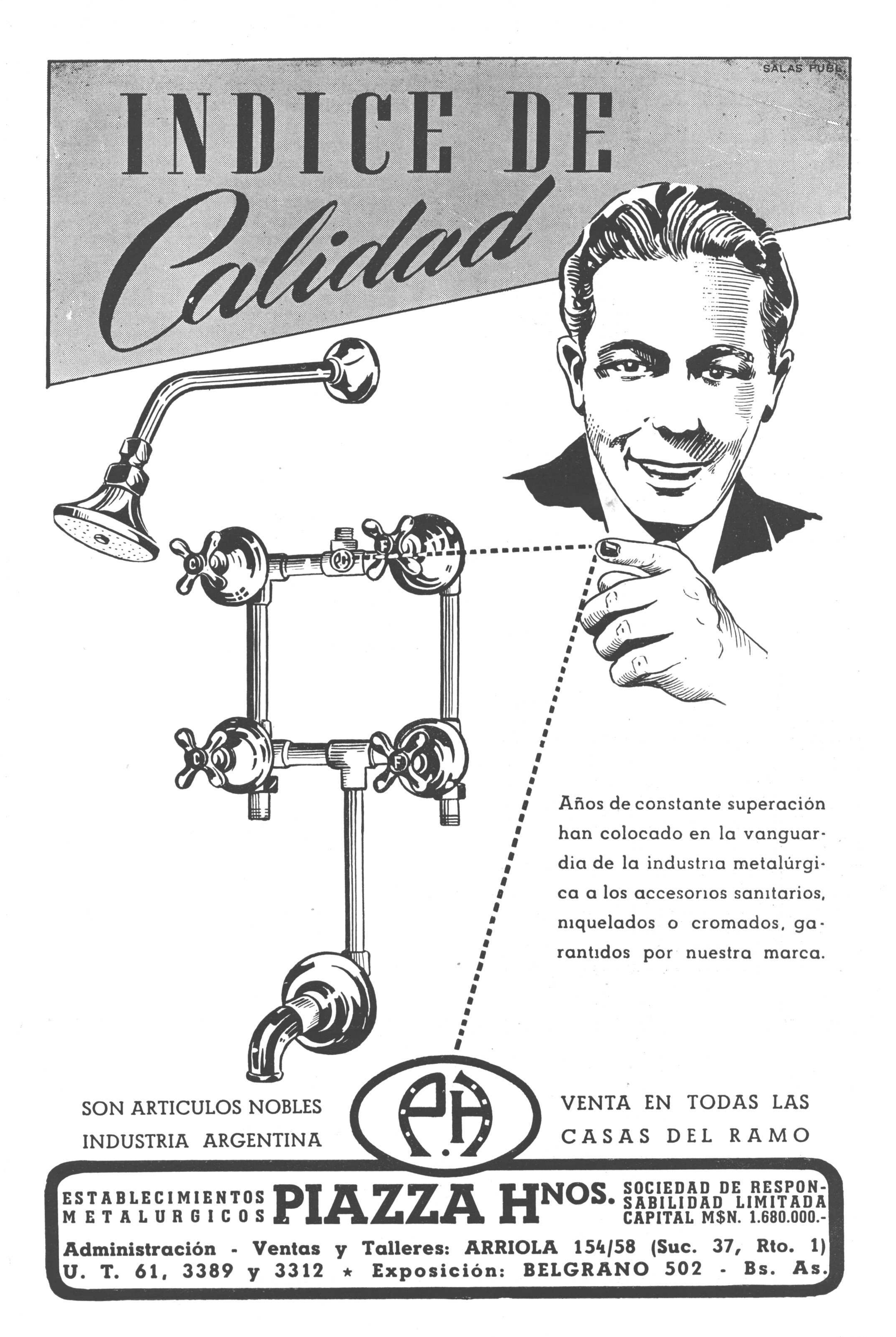
Los arquitectos no trabajan en una atmósfera feliz, no comienzan sino ahora a expresarse, y se siente poco a poco la savia volver después del invierno de la guerra.

Talvez resulte temerario profetizar, pero creo que la nueva arquitectura de Inglaterra, será más grande y más noble que la del siglo pasado, aunque menos pomposa. Otro peligro proviene de que muchos arquitectos no han comprendido la virtud de la tranquilidad. Ellos desean una serie de crescendos, como en la música del siglo XIX.

Nosotros queremos poner, finalmente, corazón, objetividad y coraje moral en nuestro arte, igualmente que disciplina, sentido de nuestras responsabilidades sociales y eficacia.


NO ES UNA MARCA MÁS...
ARTEFACTOS DE CALIDAD
AVERSA
INDUSTRIA ARGENTINA
MARCA REGISTRADA
...ES UN SIMBOLO!
DE LA MAS ALTA
CALIDAD, DURABILIDAD
Y BELLEZA DE LINEAS
MANRIQUE
INDUSTRIA DE METALES ESMALTADOS
GENARO AVERSA
SOC. DE RESP. LTDA. • CAPITAL $ 370.000 M/N
ADMINISTRACION Y FABRICA:
T. A. 22 - 9538 - 3216 • AVELLANEDA • MADARIAGA 1301




SALAS PUBL.
INDICE DE
Calidad
Años de constante superación han colocado en la vanguardia de la industria metalúrgica a los accesorios sanitarios, niquelados o cromados, garantidos por nuestra marca.
SON ARTICULOS NOBLES
INDUSTRIA ARGENTINA
P.H
VENTA EN TODAS LAS
CASAS DEL RAMO
ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS
PIAZZA HNOS.
SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
CAPITAL M$N. 1.680.000.-
Administración - Ventas y Talleres: ARRIOLA 154/58 (Suc. 37, Rto. 1)
U. T. 61, 3389 y 3312 ★ Exposición: BELGRANO 502 - Bs. As.

LA POLITICA SOCIAL DEL URBANISMO EN GRAN BRETAÑA

Por L. F. Osborn

La Gran Bretaña va a construir cuatro millones de casas en diez años, doblando así el esfuerzo de edilidad cumplido entre la primera y la segunda guerra mundiales. El programa comprende una veintena de ciudades enteramente nuevas, de una capacidad de alrededor de 50.000 habitantes, creadas para acoger las poblaciones y las industrias desplazadas por el reajuste de las ciudades congestionadas. La densidad de la población debe ser reducida y la extensión de los suburbios, detenida; las nuevas ciudades vivirán del trabajo local de los habitantes y tendrán una vida social y cultural autónoma. Alrededor de todas las ciudades, y para cada una de ellas, los terrenos de cultivo serán salvaguardados. La legislación de esta nueva política ha sido aceptada por todos los partidos.

Los servicios sanitarios colectivos, los programas de las habitaciones y del urbanismo, no son sino dos de los numerosos problemas de que hay que ocuparse.

De la misma importancia son las medidas a tomar para la organización de un servicio sanitario colectivo, abierto a todos, que debe comprender hospitales de toda especie, centros sanitarios, médicos privados, y una multitud de otras organizaciones, desde las clínicas especializadas, hasta la asistencia social, que es una de las más urgentes necesidades de la vida; de la desocupación y de la enfermedad, hasta la invalidez y la vejez.

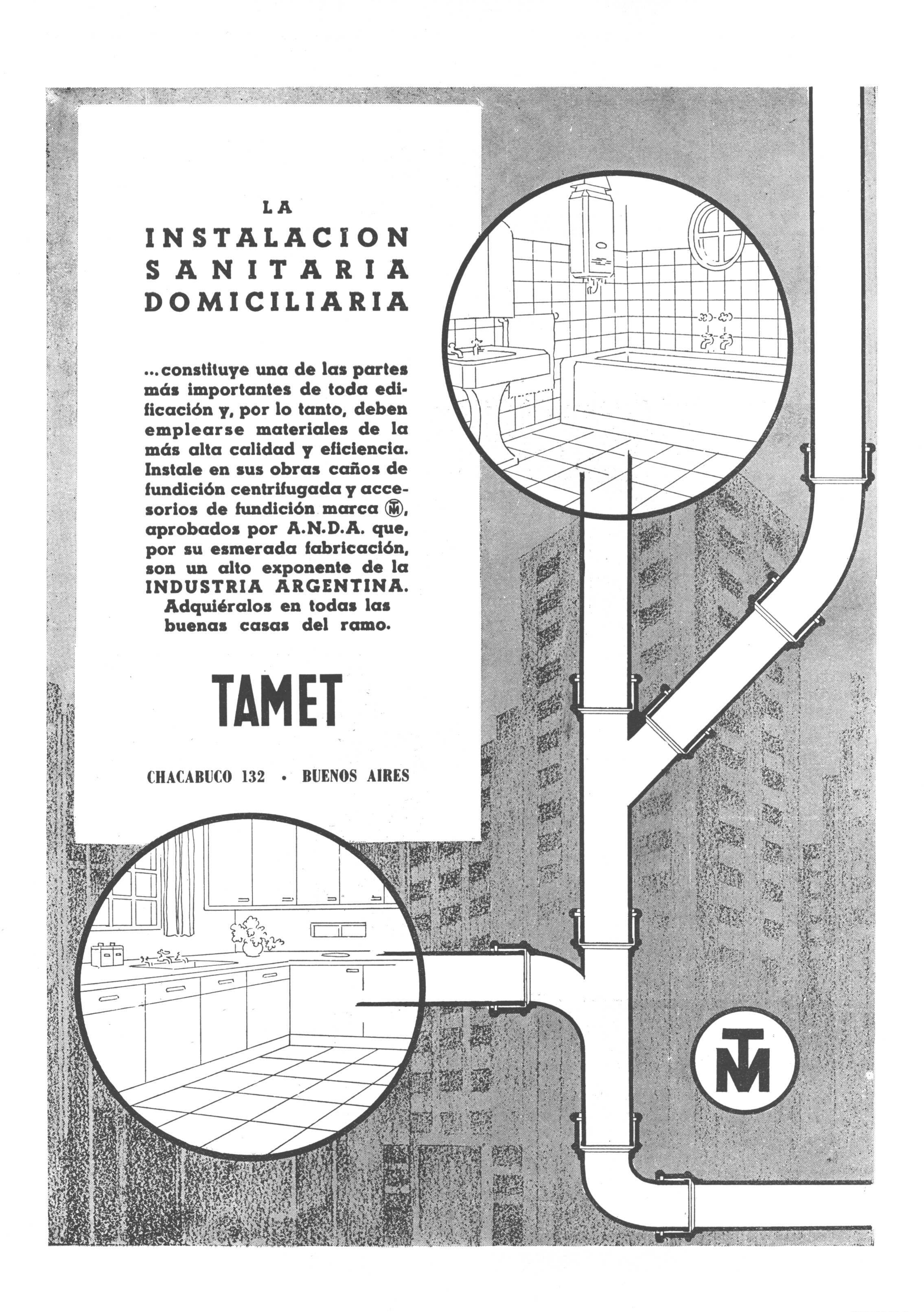
Estas reformas se efectúan rápidamente y, en principio, con un consentimiento casi unánime. Ellas completan de una manera lógica un sistema de medidas de asistencia sanitaria y social que se han desarrollado en Gran Bretaña desde hace muchos años.

En cuanto se refiere a la solución del problema de la habitación, la política concerniente al urbanismo se asemeja a la de la asistencia social, en cuanto está desarrollada igualmente sobre la base de un consentimiento general. Entre la primera y la segunda guerra mundiales, las realizaciones de edilidad fueron notables en Gran Bretaña. En cerca de veinte años fueron construídas no menos de cuatro millones de casas y, en 1939, un tercio de la población vivía en casas nuevas. En cada uno de los tres últimos de estos veinte años se construyó un término medio de 350.000 casas. De los cuatro millones y medio de casas, una tercera parte eran alojamientos de alquileres reducidos, construídos sobre la base de proyectos públicos y en muchos casos, pero no en todos, con subvenciones del estado. Hacia el fin de dicho período, una parte mucho mayor de esas construcciones fué emprendida por la iniciativa privada. La crítica contra esa manera de proceder fué que los inmuebles así construídos eran, en su mayor parte, destinados a la venta especulativa mientras que, en las antiguas ciudades, las demoliciones avanzaban lentamente lo mismo que la reconstrucción de habitaciones sobrepobladas. Además entre las dos guerras se abrió camino la opinión que la mayoría de las casas estaban mal situadas, que la tendencia del desarrollo urbano era nefasta para la economía, para la seguridad estratégica y para el estado social; porque había entonces un vasto movimiento nacional de inmigración hacia las grandes ciudades y sobre todo hacia la zona metropolitana de Londres, con una declinación correspondiente en las regiones rurales y en las aglomeraciones de industrias pesadas.

Las casas comerciales se extendieron en los centros de las grandes ciudades y desalojaron a los habitantes. Algunos talleres dejaron los centros ciudadanos pero otros se establecieron en ellos y este movimiento de la industria hacia el exterior determinó una expansión de las zonas industriales en los bordes de las ciudades y una desagradable confusión en los usos de la tierra, en detrimento de las zonas de habitación. Hubo también un cierto movimiento de los habitantes desde el centro hacia las afueras, pero el vasto crecimiento de los suburbios debe ser atribuído sobre todo al aumento total de las poblaciones de las grandes ciudades.

Al mismo tiempo la expansión suburbana había creado un insoluble problema de transporte. El obrero ciudadano se vió en la obligación de ser abonado de las empresas de transporte y no perdía

(Sigue en la pág. 176, 2ª parte)


LA
INSTALACION
SANITARIA
DOMICILIARIA
...constituye una de las partes más importantes de toda edificación y, por lo tanto, deben emplearse materiales de la más alta calidad y eficiencia. Instale en sus obras caños de fundición centrifugada y accesorios de fundición marca TM, aprobados por A.N.D.A. que, por su esmerada fabricación, son un alto exponente de la INDUSTRIA ARGENTINA.
Adquiéralos en todas las buenas casas del ramo.
TAMET
CHACABUCO 132 • BUENOS AIRES
TM

Bombas

MARELLI



MARCA REGISTRADA

ROSARIO
Rioja 1342

CORDOBA
Santa Rosa 65

MOTORES MARELLI S. A. - BUENOS AIRES

L. N. ALEM 673 T. A. 31 - 8116-8189

NUESTRA ARQUITECTURA

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT

6

Junio 1947

SUMARIO

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 201.253

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 18.00; en el exterior $ 25.00. Números sueltos, en la Argentina $ 2.00; en el extranjero $ 2.50. Números atrasados $ 3.00.

EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA

★ Se multiplican los artículos, comisiones de estudio y comentarios sobre la escasez de vivienda. Pero evidentemente, por ahora, no vemos nada en el horizonte que permita vislumbrar así sea un ensayo de solución. Y no vemos la posibilidad de que se vislumbre, mientras no empiece por plantearse el problema con claridad.

★ El problema de la falta de casas es uno solo, pero debe dividirse en dos partes: en la primera puede considerarse a los sectores de población que tienen algunos recursos; en la segunda, a los que tienen pocas entradas.

★ El reciente decreto acordando créditos liberales por intermedio de los bancos oficiales, puede alentar la construcción de algunos miles de viviendas para la primera categoría de las arriba mencionadas; pero cabe hacer dos objeciones principales: que el gobierno ha empezado por retardar la construcción de casas nuevas al fijar, para ellas, alquileres límites, política que se contradice con el reciente decreto que tiende a fomentarla; después, que lo que se construya, desde el punto de vista urbanístico, no podrá resultar sino desastroso.

★ En cuanto al sector de menores entradas, es decir el sector obrero y de empleados de salarios menores no ha sido, hasta ahora, contemplado. Nótese que los problemas que afrontamos nosotros son idénticos a los que afrontan la mayoría de los países del mundo: escasez de materiales de construcción y de mano de obra y elevación del precio de la construcción. Ante una situación semejante, Inglaterra, por ejemplo, ha resuelto seguir una política que le permitirá levantar 300.000 casas durante el año 1947; pero para ello ha debido tomar una medida fundamental: atribuir, mediante prioridad, el 60 % de la mano de obra disponible a la construcción de residencias, concediendo asimismo preferencias para algunos trabajos fundamentales, como ciertas obras sanitarias, unas pocas fábricas en las zonas bombardeadas, etc. Los materiales también son canalizados, con preferencia, hacia la construcción de viviendas.

★ Fundamentalmente, nuestra situación es de carencia de suficiente mano de obra y de materiales y por lo tanto de encarecimiento de la construcción. Como no podemos aumentar, repentinamente, ninguna de esas cosas, no queda otro camino que un régimen de preferencia relativo para la vivienda, si es que se quiere construir viviendas. Pero por el momento, las únicas preferencias o prioridades que conocemos, son para obras de gobierno que no incluyen una sola vivienda. Por ese camino, la escasez de casas continuará indefinidamente pesando sobre la población.

EDITORIAL CONTEMPORA S. R. L.

Capital: $ 51.000.00

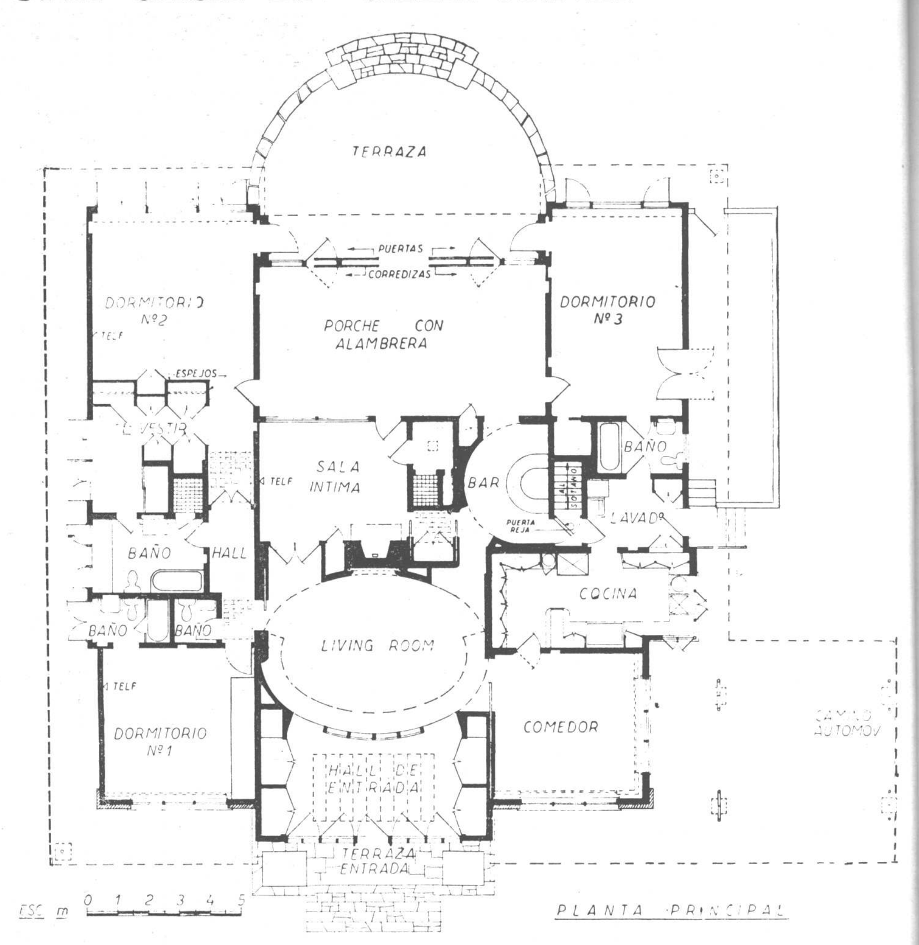
SARMIENTO 643, BUENOS AIRES — TELEF.: 31 RETIRO 2574 Y 1893

1.-MODERNIZACION DE UNA CASA EN CALIFORNIA

Cuando el nuevo propietario compró esta casa, creyó que la modernización era un trabajo pequeño y sencillo; cuestión de arreglar un poco el frente y el contrafrente, suprimir algunas paredes interiores e instalar algunos artefactos nuevos de baño.

La casa era antigua, una de las más antiguas de la calle y las hormigas se habían atrincherado fuertemente en ella, de manera que hubo que demoler los muros hasta el nivel de los cimientos. A esta altura, la consigna fué: "proyectar sobre la marcha". Se mantuvo la distribución existente, se hicieron agregados al frente y en el contrafrente y así pudo salvarse por lo menos los cimientos. El trabajo comenzó apenas los japoneses se hubieron rendido y no se perdió tiempo alguno, aún cuando el anterior inquilino, Mr. "X", no pudo mudarse por su imposibilidad de encontrar alojamiento nuevo. El arquitecto siguió adelante con su programa mientras Mr "X" dormía al aire libre, sobre el montón de escombros.

El hall de entrada es totalmente nuevo y tiene un piso de lajas, con dos grandes roperos embutidos a los dos costados. El trabajo en madera, incluyendo las ventanas francesas, las claraboyas y los roperos son en caoba filipina decapada. Iluminación fluorescente. Entre el hall de entrada y el living room hay una di-

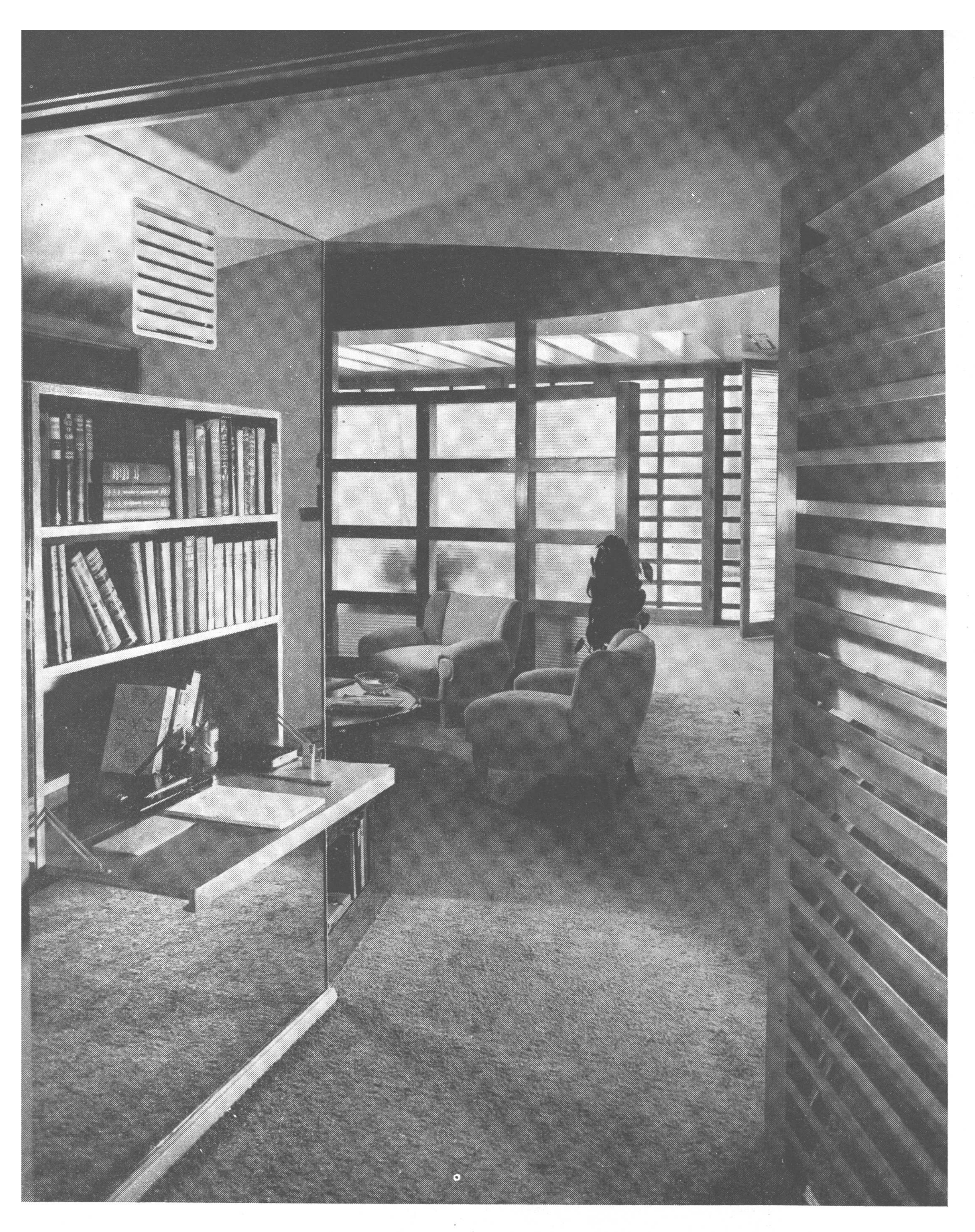


El techo plano de la casa, prolongado hacia la derecha y sostenido por caños de hierro, forma el guardacoche, poco costoso y eficiente.

Fotografías de Julius Shulman



La de arriba es una foto del frente de la casa. Abajo, el frente sobre el jardín, con su terraza de acceso que comunica con un porche cerrado, lugar particularmente grato para reuniones.



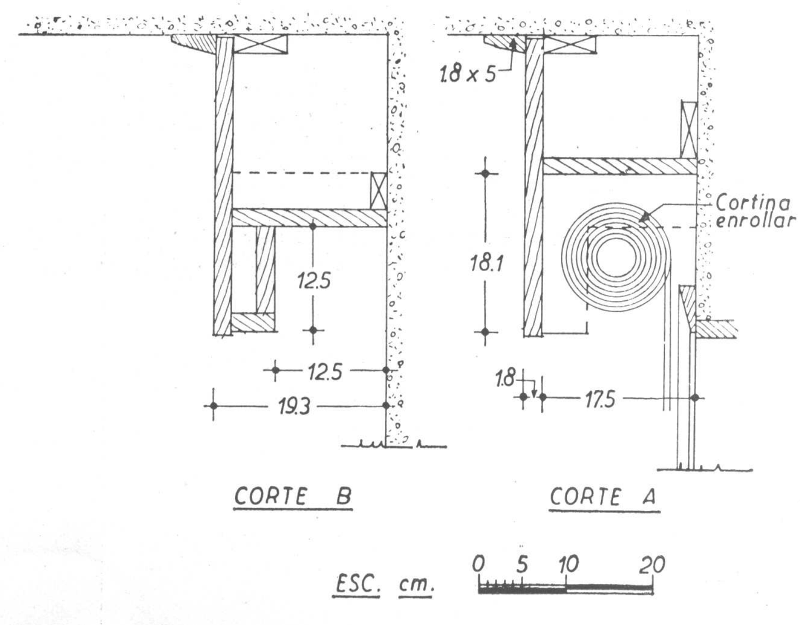
En esta página, vista tomada desde la sala íntima hacia el living room, a través del paso que los une. El living room está separado del hall de entrada mediante una divisoria baja de caoba filipina decapada y vidrios estriados opacos. La alfombra del living es de felpilla verde clara y los muebles han sido tapizados en género del mismo color. *En la página de enfrente,* el comedor; muebles de ébano de Maccasar, tapa de la mesa en formica roja y las sillas tapizadas con género de hilo del mismo color. Toda una pared del comedor es de vidrio.

DETALLE DE CENEFA EN EL COMEDOR Y EN EL DORMITORIO Nº 1

B

A

ESC. cm. 0 5 10 20



Vista desde la sala íntima a través del porche, sobre el jardín.

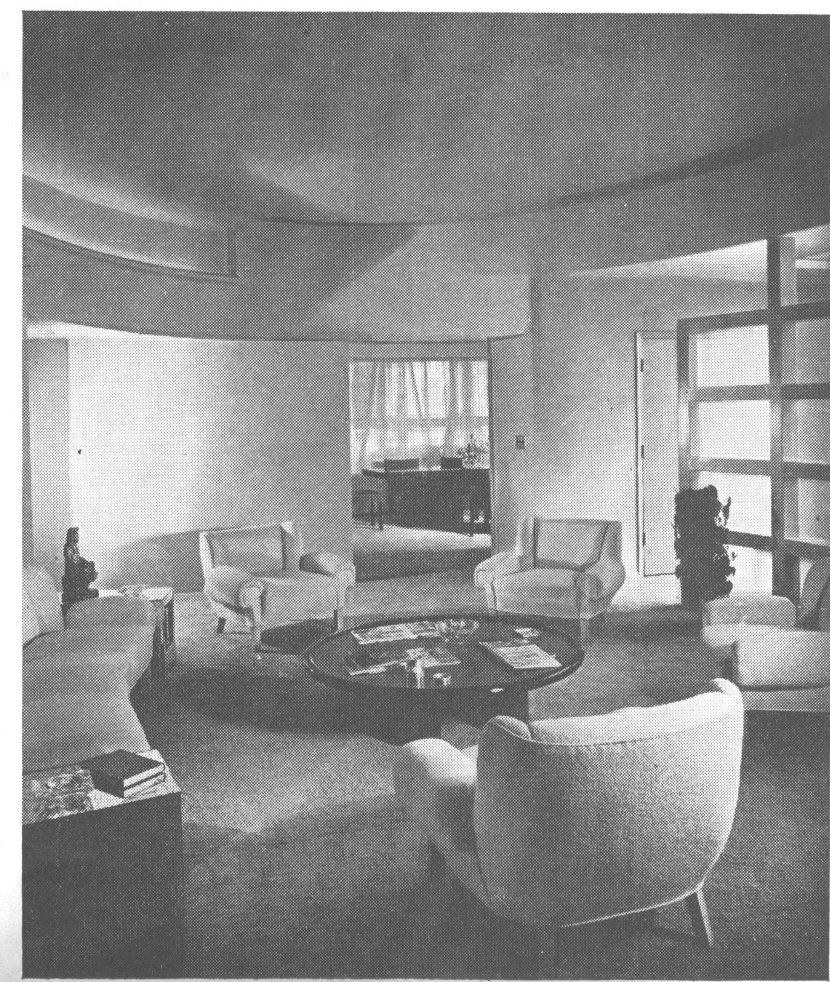
1.-MODERNIZACION DE UNA CASA EN CALIFORNIA

PAUL LASZLO

visoria baja, de la misma madera y vidrio opaco estriado. El hall no tiene puerta sobre el living room.

El living está en esta parte de la casa y se lo usa ocasionalmente para reuniones más ceremoniosas, pues la gente de la casa se reúne principalmente en el porche o en la sala íntima. Los muros han sido terminados en color verde mar claro y la alfombra es de felpilla verde clara. El cielo raso es rosado y la iluminación indirecta. El color de los muebles tapizados es el mismo que el de la alfombra. Sólo la mesa para servir café es de laca roja y negra. Dos mesas de espejos ubicadas en los extremos del sofá, completan el mobiliario del living room.

Hacia el lado sud del hall hay un comedor que tiene vista sobre la calle y el guardacoche. Una de sus paredes es enteramente de vidrio. El mobi-



El living room de forma ovalada mirando hacia el comedor. A la derecha el hall de entrada.

La sala íntima con muros y cielo rasos revestidos en roble decapado. La chimenea en piedra; la alfombra y el tapizado de los muebles en color castaño.

1.-MODERNIZACION DE UNA CASA EN CALIFORNIA

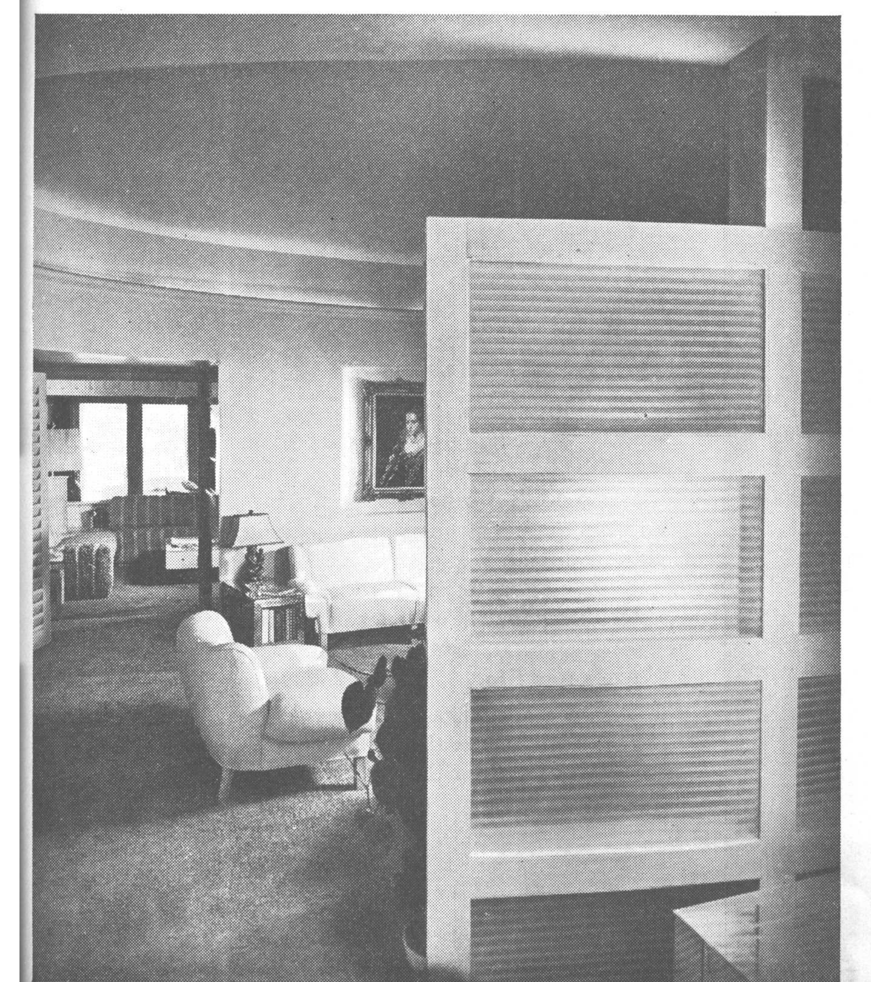
PAUL LASZLO

liario es de ébano de Maccasar; la tapa de la mesa de formica roja y la tapicería de las sillas de hilo rojo liso. Cerca del living room hay un bar con paredes y cielo raso rojos. El mismo color ha sido usado detrás del bar y en el bar mismo. Se ha utilizado luz incandescente.

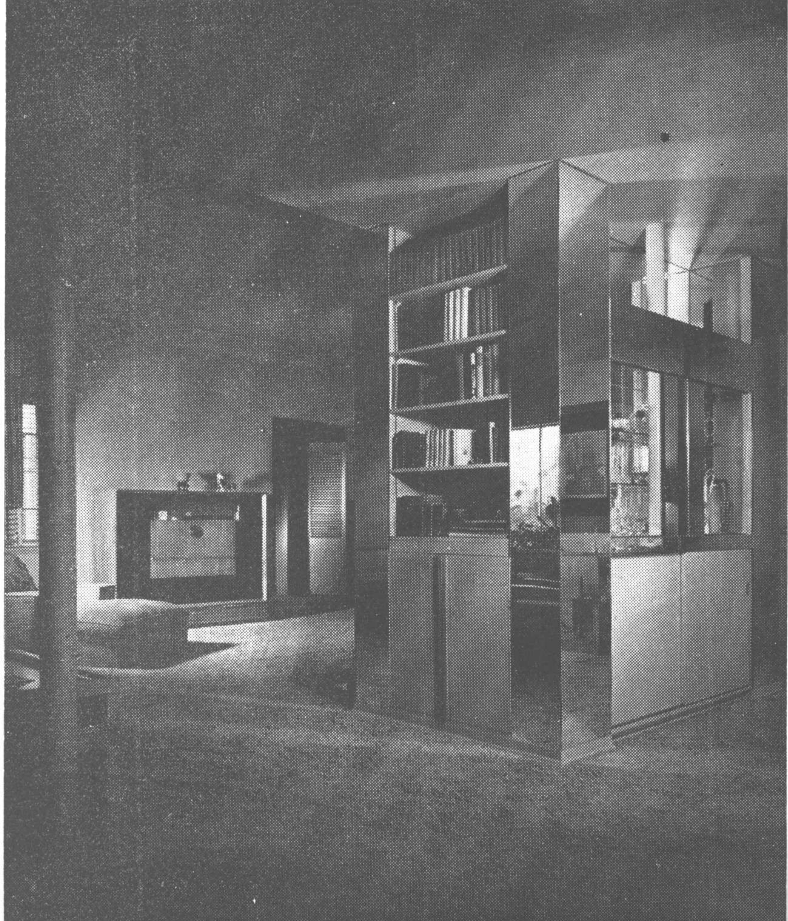
La sala íntima tiene muros y cielo raso revestidos de roble decapado, con una chimenea de piedra. El moblaje es de caoba y corcho y se ha usado el mismo color para la tapicería de los muebles y la alfombra.

El exterior de la casa es terminado en piedra y pino rojo de California. Sólo dos paredes son revocadas.

La casa está ubicada en un hermoso sitio de Beverly Hills, y recibió tantas visitas que hubo que poner un cartel que rezaba: "Por favor no moleste al propietario: proyectada por Paul Laszlo".



Vista desde el hall de entrada hacia la sala íntima, a través del comedor.



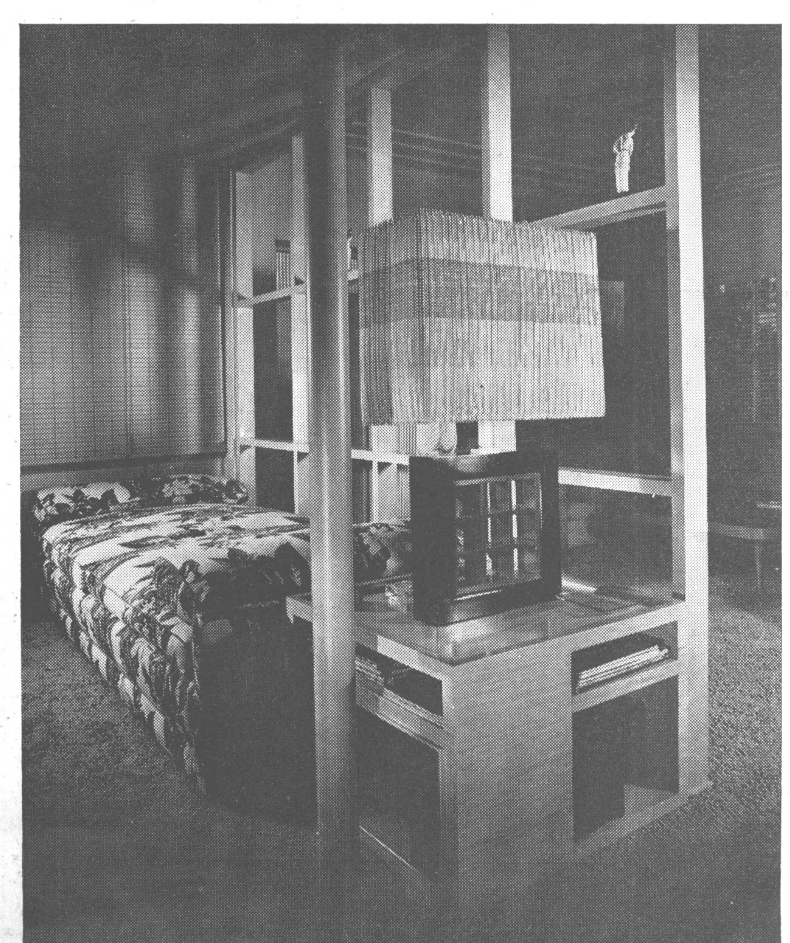
2.-CASA EN CALIFORNIA

El exterior de esta casa es de revoque gris con algunos toques de blanco, mientras que las paredes interiores y el maderamen han sido terminados en gris claro. El living room que mostramos en la serie de fotos que se publican y que sirve para varias y diversos funciones, tiene en su centro una chimenea, revestida de espejos, que sirve de separación parcial. En el otro lado de la misma hay un bar fijo.

La alfombra del living es de color verde y los cortinados tienen grandes dibujos de colores rojo, amarillo y verde, y son de hilo. El mo-

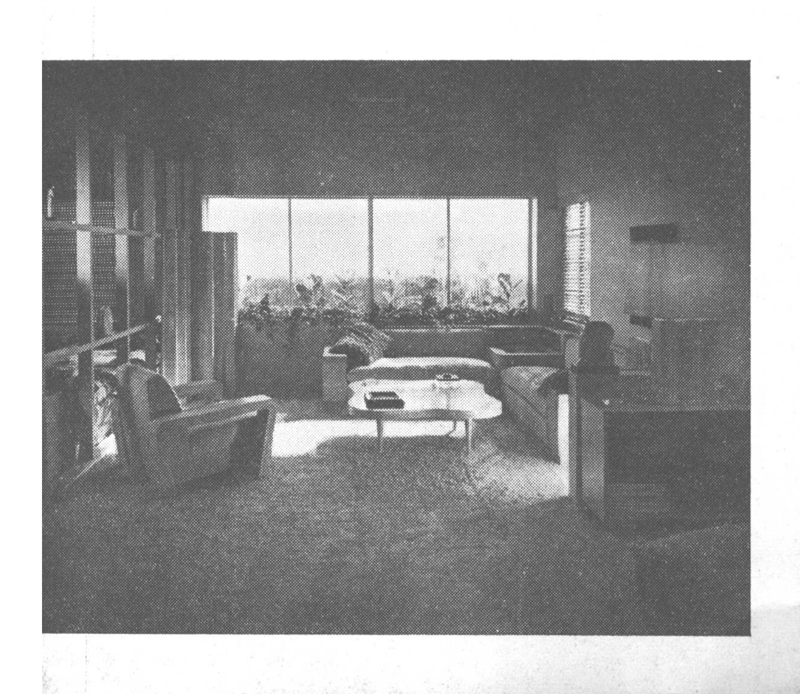
PAUL LASZLO

blaje es de nogal decapado y los sillones están tapizados de un género verde mar, velludo. El mismo agrupamiento de los muebles ha permitido establecer una separación bastante clara de las funciones de las distintas partes del ambiente y solo se ha usado, como recurso adicional, un cuadriculado de madera en forma de tabique que sirve también como elemento decorativo. Mirando las distintas fotografías que ilustran esta nota, se tiene cabalmente la impresión de la variedad de efectos conseguidos en los diversos rincones y a la vez la unidad que los vincula a todos en un conjunto orgánico.

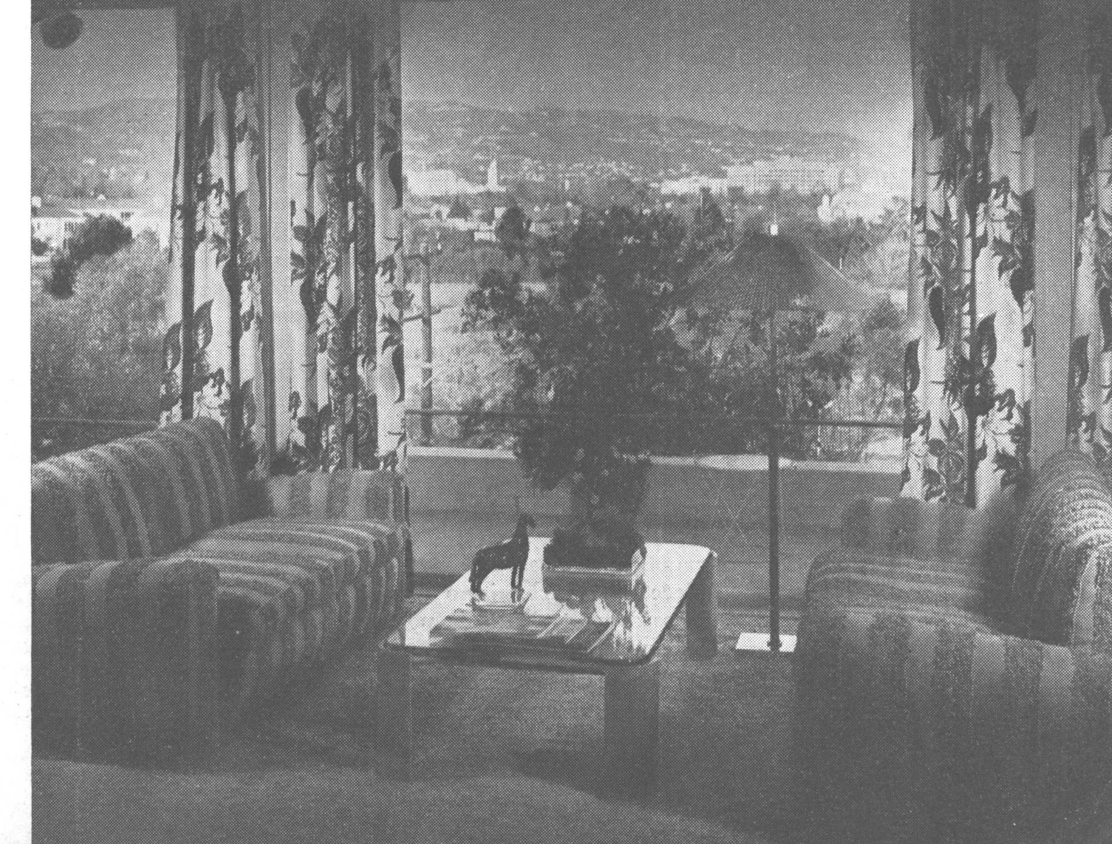


2. - CASA EN CALIFORNIA

PAUL LASZLO







Los distintos rincones que forman este moderno living room tienen todos su propio carácter y sin embargo hay algo que los une a todos en un conjunto armónico. Alfombra verde, moblaje de nogal decapado y sillones tapizados en género de hilo rojo, amarillo y verde.

EL TRAZADO VIARIO, INFRAESTRUCTURA TECNOLOGICA DEL PLAN NACIONAL

Por el Arq. JOSE M. F. PASTOR

En lo que va de esta serie de artículos hemos hecho la disección de la ciudad teóricamente ideal, analizando sus elementos y formas básicas constitutivas: el *trazado viario,* los *núcleos fabriles,* y las *unidades vecinales* con sus áreas residenciales, recreativas, comerciales, etc., rozando algunos de los problemas sociales y económicos (como el de la tierra) ligados al planeamiento. Han desfilado en rápida revista algunos tipos característicos de trazados urbanos originados por desarrollo natural o por planes reguladores y hemos podido apreciar la estrecha concomitancia que existe entre los mismos y la organización de la ciudad; no se reduce esa correlación al simple aspecto arquitectónico sino que alcanza también al social y al económico, dado el poder ordenador que posee un buen trazado viario tanto para formar unidades vecinales como para economizar servicios públicos, pavimentos y accesorios callejeros superfluos. En rigor de verdad el *trazado viario* tal como hoy se lo entiende, esto es, una retícula *de espacios libres de edificación, de espacios verdes y de espacios circulatorios,* resume en sí el *plano regulador* de la ciudad; en su remoto origen, como "urbs" latina o como "astu" griega, la ciudad comenzó siendo un espacio público libre —el ágora o foro con las vías que en él convergían—, en torno del cual se edificaban las estructuras residenciales, culturales, comerciales, etc. . . . , que formaban el marco físico urbano; dicho espacio formador de la ciudad nacía, desde el mismo momento en que se acotaba sobre el terreno, impregnado de civilidad, de significación *política,* es decir, de ciudadanía; la ciudadanía —politeia— constituye algo así como la cuarta dimensión de ese espacio; insistimos en el concepto para caracterizar categóricamente el sentido de ciudad que es preciso infundir a todo planeamiento urbano, racional y vitalmente concebido.

Esta tradición lógica que consistía en crear ciudades trazando *primero* la plaza y las calles públicas como esqueleto urbano, para abocarse *luego* al desarrollo edificatorio privado, fué interrumpida durante todo el siglo XIX bajo la tremenda presión del "urbanismo", fenómeno socioeconómico que provocó el auge exagerado de muchas ciudades y la creación de no pocas nuevas; pero, ha aquí la diametral diferencia entre el pristino concepto urbanificador y este otro que en su época se dió en llamar petulantemente "moderno": mientras las nuevas villas antiguas nacían alrededor de un *espacio cívico público como premisa urbana* las nuevas "urbanizaciones" partían de la *premisa de un loteo privado,* dentro del cual se proveía, secundaria y accesoriamente, un espacio público abierto. Basta comparar, para cerciorarse de esto que decimos, las prescripciones urbanísticas de las Leyes de Indias —herencia directa del urbanismo grecolatino—, con las reglamentaciones sobre trazado de poblaciones que rigen desde hace casi un siglo en nuestro país.

El libro IV, título VII de aquellas prescripciones virreinales señalaba los requisitos del trazado de espacios cívicos y calles, refiriéndose a la *"plaza mayor"* como el elemento urbano básico *"donde se ha de comenzar la población"*, exigiéndose que ella constituyera el foco de convergencia circulatorio, *siendo costa de mar* —decían las Leyes— *se debe hacer el desembarco dentro del puerto*", y dicha plaza, entonces (como en Buenos Aires), debía ser trazada junto a la costa, *y si fuere lugar mediterráneo, en medio de la población"*; en otro pasaje dice el legislador de Indias: *"Y cuando hagan la planta del lugar repártanlo por sus plazas, sus calles y solares a cordel y regla comenzando desde la plaza mayor y sacando desde ella las calles a las puertas y caminos principales dejando tanto compás abierto que aunque la población vaya en gran crecimiento se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma*". Un rápido vistazo a las Partidas de Alfonso el Sabio, o a las Ordenanzas de Corregidores en la metrópoli evidencia la misma preocupación principal por el arreglo urbanístico de los espacios públicos antes que los privados, a los que se imponen restricciones del dominio como las que dieron origen a las típicas plazas rodeadas de soportales y exclusivamente dedicadas a peatones, comunes en toda España.

Pues bien, si examinamos las actuales enseñanzas y leyes argentinas sobre "urbanización" y loteo de tierras urbanas no encontramos la misma preocupación cívica; estas prescripciones están hechas *con el fin primordial de la máxima aprovechabilidad especulativa del parcelamiento* que señala someras restricciones —de índole apenas higiénica— dejando de lado toda consideración cívica que obligue a los parceladores a proveer en sus villas especulativas los elementos necesarios para que ellas nazcan como *organismos socio-económicos,* en vez de *simples barriadas yuxtapuestas a un suburbio* o nuevas subdivisiones sin alma cívica.

El excesivo cuidado por no lesionar el "Status" de los propietarios de la tierra parcelada ha inhibido a esas ordenanzas de señalar severas restricciones y condiciones previas al loteo; de haber estado en vigor las leyes de Indias durante toda la segunda mitad del siglo anterior (y casi diríamos que solo estuvieran actualmente) no hubiéramos visto nunca producirse esas "urbanizaciones" antihumanas de áreas sin sanear, inaptas para ser habitadas (1) y que sin embargo han sido construídas en las afueras de Buenos Aires, en Avellaneda, en Rosario; en verdad, esas reglamentaciones *legalizaron* la creación de barrios inmundos cuya población equivale al de varias ciudades que dejaron de surgir como tales. Esas ordenanzas ni siquiera se inspiraron en el antecedente de las leyes de Indias las cuales, para la era neotécnica en que fueron formuladas, constituyen un

(1) La Ley de Indias decía "sea el sitio levantado, sano y fuerte, y si no se pudiera excusar de los lugares altos funden en parte donde no estén sujetos a nieblas, haciendo observación de lo que más convenga a la salud y accidentes que se puedan parecer", ... "el terreno sea abundante y seco" ... "procúrese fundar cerca de los ríos y allí los oficios que causen inmundicia".

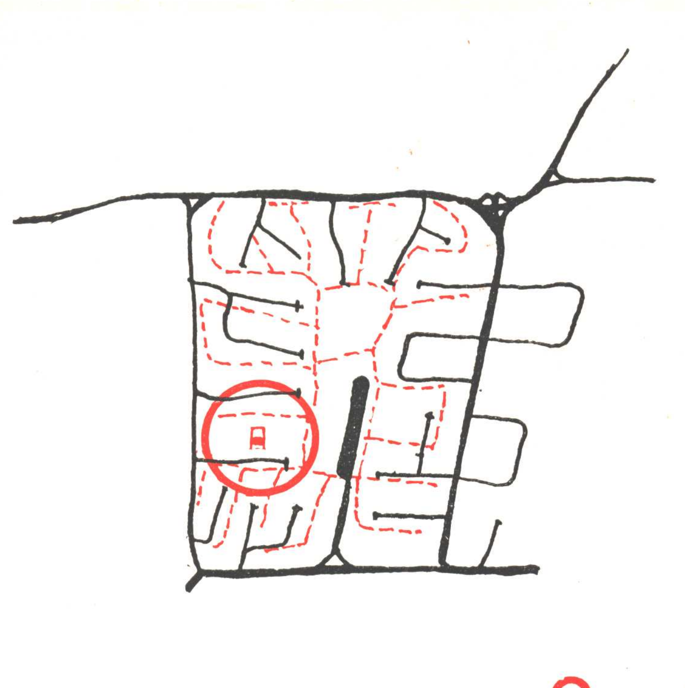
RIO CUARTO, típica ciudad nacida de la inexorable cuadriculación de la tierra, condenada a un "progreso" edilicio que hará de ella en pocos años un lugar congestionado para vivir. Y lo más grave es que sus habitantes no se dan cuenta de ello!

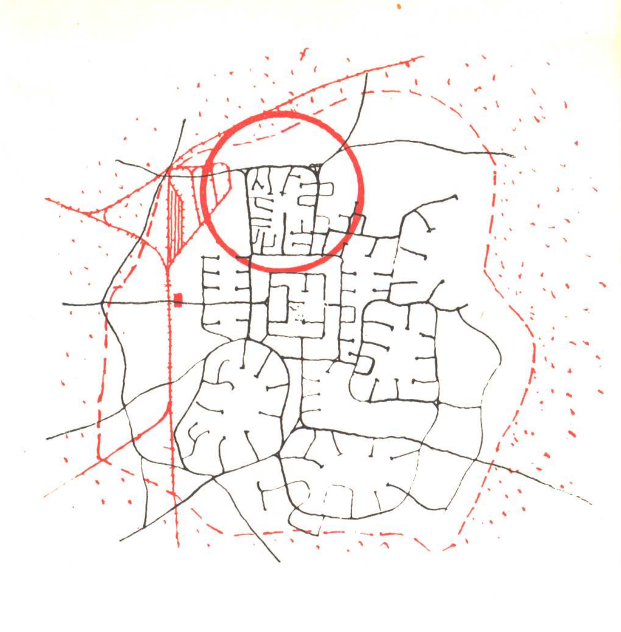


modelo de planeamiento urbano [2], sino que, en plena era biotécnica, tres siglos después, sólo han copiado de ellas el concepto de la cuadrícula de calles y han desestimado todas las demás prescripciones que infundían sentido comunal a cada nueva villa establecida por los conquistadores; porque bien se entiende que difícilmente surgirá una nueva ciudad partiendo de un parcelamiento en lotes al conjuro de una legislación que apenas se alza frente al especulador de tierras para exigirle, tímidamente, que deje sin vender un 20 % para calles, y que cada tantas manzanas negociables deje por caridad una en carácter de plaza pública.

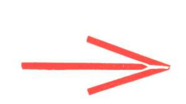
Hasta mediados del siglo pasado las ciudades, villas y aldeas argentinas nacieron al conjuro del espíritu urbanístico greco-latino de las Leyes de Indias: todos ellos, aún los que han sido deglutidos por el ensanche amiboideo de algunas urbes, conservan un carácter comunal fuertemente evidenciado en torno de su plaza principal originaria. Por contraste, ninguna de las parcelaciones contemporáneas de millares de hectáreas agrícolas, vertidas especulativamente al uso urbano, posee características de *ciudad*, de *escenario cívico:* sus plazas "reglamentarias" son simples espacios abiertos, algunas de ellas sin el menor atractivo como lugares de reunión o de esparcimiento, vulgares, rodeadas de tráfico y de manzanas edificadas con pintorescos chalets o conventillos infames. La falta de espíritu urbano que en ellas se respira no se debe a falta de tradición, como algunos dicen, sino a una organización urbanística precaria carente de todo soplo humano; se debe a que esa urbanización ha consistido en una venta lisa y llana de tierras, a la que la legislación apenas ha impuesto condiciones de bienestar público. Las villas que nacieron de la Conquista definitiva del desierto hace cincuenta años, a lo sumo, padecen igual complejo de inferioridad cívica —a pesar de haber sido trazadas sobre tierras vírgenes y de propiedad pública— aunque tal inconveniente pudo ser perfectamente remediable con una relegislación a principios de este siglo, que hubiera regulado su crecimiento; éste en cambio se viene produciendo con alarmante ímpetu en muchos pueblitos de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Mendoza, Chaco, Misiones y Río Negro, basado en la inexorable cuadriculación de la tierra, cualquiera sea su perfil y sus condiciones topográficas, a conjuro de la receta legal *"X % de calles y una plaza cada X manzanas"*. Tal la vergonzosa falta de conciencia urbanística en nuestro país, cuyo 75 % de la población vive en esos parcelamientos urbanos, muchos de los cuales no merecen el nombre de ciudades: una detenida reflexión sobre este enfoque del problema, sindicaría a esa incapacidad de comprender biotécnicamente el medio en que vivimos como la falla principal de nuestra organización en cuanto a uso del territorio nacional. Es la inhabilidad de planear nuevas ciudades y de remodelar las existentes con espíritu humano y no tan sólo especulativo, lo que provoca el éxodo hacia las grandes ciudades y la megalocefalía de Buenos Aires; mal que mal, a pesar de estar deficientemente trazadas en conjunto, estas últimas ofrecen sin embargo en su vasta cuadrícula edificada, detalles urbanísticos que las hacen sitios de vida más variada y agradables; por ello tienden las gentes, no bien progresan un poco, a irse a vivir a Buenos Aires. Se dirá que el atractivo de la gran urbe con sus oportunidades sociales y económicas, con sus comodidades, con su relativamente alto grado de confort vital, sus instituciones, sus diversiones, etc...., es lo que provoca tal éxodo y que ello es independiente del trazado urbano: nada más cierto, pero a condición de que no dejemos plantado ahí el raciocinio; más profundamente, veremos que la concentración de todas esas causales en una o varias ciudades, o lo que con otras palabras también se llama *centralismo*, proviene directamente de una falta de con-

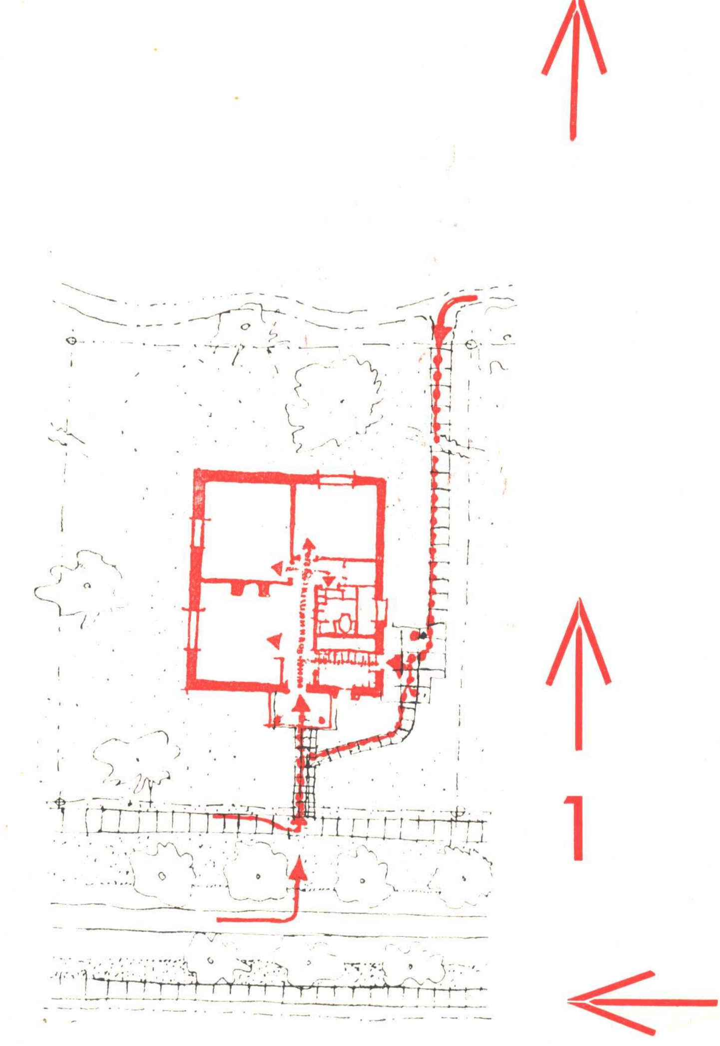
(2) Se hace cada día más urgente un estudio a fondo de las prescripciones urbanísticas de las Leyes de Indias. He aquí el tema para un trabajo que los urbanistas recibirían con los brazos abiertos de manos de algún arquitecto, un legista o un historiador estudioso; quizás hasta podría organizarse un estudio conjunto en equipo, tarea por demás inherente a un instituto universitario como podría serlo una Facultad de Arquitectura y Urbanismo.





2 - 3

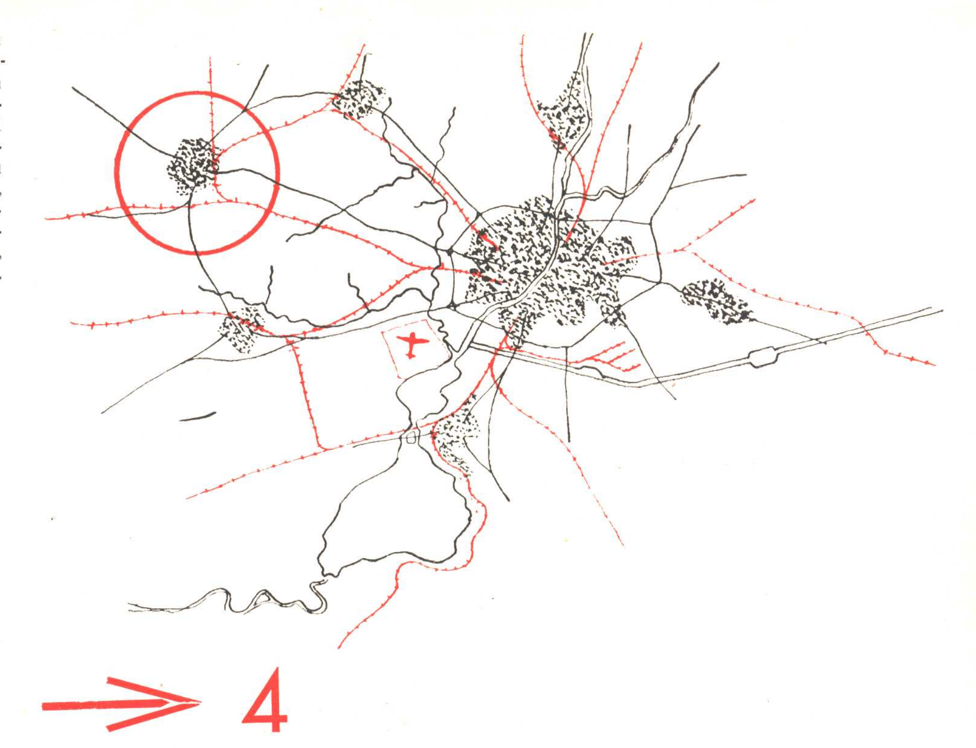




cepto acerca de cuál es nuestro "habitat" nacional, lo que nos ha impedido hasta hoy organizar urbana y ruralmente el territorio, esto es, plantearnos un programa de uso de los recursos humanos, naturales y tecnológicos a nuestra disposición. *No basta por cierto un buen trazado urbano para hacer de él una ciudad con todas las de la ley*, pero sí es seguro que de un mal trazado al modo como hoy lo legalizan nuestras leyes no va a nacer una nueva ciudad satélite, sino una barriada que vivirá lánguidamente junto a la ciudad metrópoli subordinante, o sino un magro seudovillorrio en pleno campo, lleno de baldíos y de polvorientas calles que tardarán décadas en ser pavimentadas, si alguna vez lo son.

Basta observar una foto aérea de esas llamadas "urbanizaciones" para darse cuenta la pesada carga en materia de pavimentación, alumbrado, barrido, limpieza, policía, higiene pública, comunicaciones, etc.... que soportan sus habitantes por la enorme dispersión de los edificios, a causa de la cantidad de baldíos y lotes a medio edificar; sin ser técnico en urbanismo el observador se dará cuenta que bastaría un trazado orgánico que evitara esos baldíos, reduciendo así a su tercera parte el área urbana, para crear automáticamente una atmósfera con mejores oportunuidades de confort a menos costo, lo que equivale a un mejoramiento del nivel de vida urbana y todas sus implicaciones sociales, económicas y culturales. De ahí que, en cierto modo, nos atrevemos a sostener que el fondo de la cuestión reside en el trazado urbano, del que derivan todos los otros problemas. No se explica de otro modo, sino reprochando la mala organización de su trazado, que haya villas sin el menor asomo de vida comunal en zonas riquísimas, de gran movimiento mercantil y cuya mayor población se disemina en chacras y estanzuelas inconexas entre sí; de este modo las gentes no encuentran atractivo en la villa próxima y viajan continuamente hacia las grandes ciudades lejanas; de poseer una organización urbano-rural lógica, capaz de brindar a esos miles de familias dispersas el confort y la higiene de las ciudades modernas, todas ellas vivirían agrupadas en centros urbanos y de esa convivencia surgirían luego todas las otras de-

El planeamiento urbano-rural es, en primera y última instancia, un problema de *techo* y *circulación*. Todos los problemas que en embrión encierra la vivienda (1), se magnifican y complican a través del barrio o unidad vecinal (2), de la ciudad, villa o aldea (3), de la región (4) y de la nación toda (5), pero en su esencia son, desde el punto de vista material, problemas de traslados y de albergue tanto para personas como para las cosas que éstas producen y usan. El planeamiento debe encararse, pues, en esa doble realidad de tiempo y espacio.



terminantes del comunalismo; las oportunidades sociales económicas y culturales. Estas son consideradas corrientemente como causa fundamental de la atracción ejercida por las *grandes ciudades,* a las que se adscribe dichas oportunidades fatalmente, exclusivamente, sin ponerse a pensar que, en determinadas circunstancias, que será preciso investigar, ellas podrán adscribirse también a *pequeñas ciudades.* El hecho por el cual estas últimas se resienten de falta de población y concentración local de actividades, absorbidas por las metrópolis, nos dice a las claras que no basta la simple concentración humana ya sea por inmigración o por crecimiento vegetativo, para crear tales oportunidades sociales, económicas y culturales; la colonización llevada a cabo en nuestro país a base de inmigración adoleció de un gran error, pues se creyó que bastaba parcelar la tierra a regla y cordel en lotes urbanos y rurales para poblarla y hacer surgir ciudades; en lo que menos pensaron los colonizadores, incluso Alberdi, fué en la *organización urbana* que debía fijar al inmigrante, que era europeo en su generalidad, es decir, aficionado a la vida comunual de ciudad, villa o aldea. Rápidamente, en menos de una generación, se despoblaron los campos y las villas en ellos contenidas, en incesante éxodo hacia Buenos Aires principalmente, porque ésta ofrecía un marco comunal de que las flamantes colonias carecían.



Se ha echado la culpa de ello a la industrialización urbana, que ha absorbido al trabajador rural hacia los suburbios fabriles de las grandes ciudades, y de ahí se dedujo que la industrialización es fatalmente enemiga del campo y culpable del éxodo de su población; nada más falso que ese concepto, pues no son las fábricas las que atraen a la población sino ésta a las fábricas, que buscan siempre instalarse cerca de donde vive la mano de obra potencial que las haga funcionar. La mayoría de las fábricas se instalan en los suburbios de Buenos Aires o de Rosario, no porque la premisa de su ubicación sea el obtener un terreno urbano sino porque, al hacerlo así, tienen ya resueltos todos los demás problemas de su instalación; lo que no se ha pen-

sado es que, si existieran lejos de las ciudades grandes y cerca de los lugares de producción o de llegada de materias primas, núcleos apreciables de población, bien comunicados con los centros de consumo y exportación, sería allí y no en los arrabales porteños o rosarinos donde irían a levantarse las fábricas.

El *ferrocarril*, el *camino y la energía eléctrica transportada* por cable son tres factores básicos de la descentralización industrial; de estar ellos tres bien articulados en los planes regionales, las fábricas podrán instalarse en los puntos más distantes de las grandes ciudades centralizadoras, junto a las pequeñas villas de campaña, y de esta suerte constituirán el motivo fundamental de arraigo de la población urbana rural.

Si la villa está bien trazada desde un principio en función de unidades vecinales y núcleos fabriles, con una red orgánica de espacios viarios, o si, tratándose de una villa existente, se llega a regular su remodelación y ensanche con el mismo espíritu urbanístico en ambos casos, la recepción de las industrias en su seno se convierte en una verdadera inyección de vida comunal, promueve la instalación de un grupo humano estable dentro del área urbana y asegura el arraigo de los trabajadores rurales al crearse un mercado local para sus productos.

Si en cambio, a favor del fomento oficial de las industrias se deja intacta la cuestión urbanística, librando el crecimiento de las actuales villas y el establecimiento de otras nuevas a la legislación vigente, se cometerían gravísimos errores de colonización cuyo efecto será el estropear ciudades y campo, con sucios suburbios fabriles, desprovistos de calor vecinal.

No se caiga en la ingenuidad de creer que el plan de relocalización industrial consiste en sembrar de fábricas el territorio y levantar junto a ellas "barrios con fisonomía propia"; *eso llevará a peligrosas segregaciones sociales y jamás a la creación de nuevos grupos humanos comunales.* La relocalización citada debe realizarse llevando las fábricas a las ciudades existentes, las cuales deben previamente tener bien organizado su plan regulador, donde se señale la clasificación del uso de la tierra en residencial, comercial, recreativo, cultural, viario, industrial y agrícola; desembocamos, pues, de nuevo, en el trazado urbano-rural como esqueleto básico para la *organización cívica* de un *espacio vital* pues la antedicha clasificación del uso de la tierra implica, en la *ciudad*, la trama formada de calles, plazas, espacios libres y verdes, mientras en el campo circundante, esto es en la *región*, implica la trama integrada por ferrocarriles, caminos, canales y distribuidores de energía eléctrica (diques, usinas).

Sólo a través de esa telaraña *regional* y *urbana* de espacios circulatorios debe encararse el planeamiento de campos y ciudades, cuya instancia promotora básica, como dijimos, será la reconciliación de las fuentes de trabajo industrial junto a las villas de campaña. La experiencia permite asegurar con bastante optimismo [1] que en nuestro país hay oportunidades magníficas de llevar a cabo el planeamiento urbano rural, con la localización industrial encabezando los programas, para gran beneficio del "hinterland", hasta ahora debilitado por la succión hacia el litoral.

En los vastos lineamientos del Plan Quinquenal conocidos hasta ahora, debería tratarse en forma concreta y con la jerarquía que tiene en cuanto a planeamiento, la organización de los *planos reguladores regionales y urbanos* dentro de cuyas *tramas viarias* y *esquemas de usa de la tierra* deberán situarse todas las realizaciones constructivas esbozadas en el plan; una cosa es la lista o programa de obras públicas del plan y otra cosa los planes reguladores de que deben formar parte y que no pueden formularse con la facilidad de aquél. Recordaremos aquí cómo la experiencia, a base del ensayo y del error, demostró a Roosevelt que el New Deal necesitaba algo más que una simple lista de obras públicas con sus presupuestos detallados, lo que determinó la rápida transformación de la Oficina de Planeamiento Nacional dependiente de la Public Works Administration (equivalente al Ministerio de Obras Públicas) en un organismo autónomo asesor del Presidente, que se llamó National Resources Planning Board, a la que se debe una vasta obra de promoción en materia de planes reguladores así como el estudio de las bases para la organización del territorio estadounidense en regiones de planeamiento; el concepto de plan regulador alentado por sus asesores llevó al Poder Ejecutivo y el Congreso yanki a realizar la magnífica aventura del valle del Río Tennessee, que ha de repetirse pronto en otras regiones como la cuenca del Mississippi y del Colorado, extendiendo así el planeamiento regional a vastas áreas de territorio, pobladas por millones de habitantes.

No se llame "plan regulador", como ha evitado hacerlo la Tennessee Valley Authority para disipar tontos prejuicios sobre el planeamiento, pero hágase de esa lista de obras públicas un cuerpo jurídico coherente, integral, que permita forjar antes que nada la retícula básica del trazado viario que habremos de aplicar sobre el mapa de cada región para recién planear las ciudades, sus zonas circundantes, los grandes diques y lagos de embalse, los parques nacionales, las minas y canteras, las áreas fabriles, etc.... *Una vez formulado el plan regulador de cada región entrarán en juego los técnicos especialistas y no antes.* Para armar esa trama básica necesítase una *relegislación* en el mismo sentido que decimos *remodelación* o *reconstrucción urbana;* esa relegislación implicará ineludiblemente tocar el problema de la tierra urbana y rural necesaria al planeamiento y creemos que huelga el llamar la atención sobre este punto a quienes confunden el tema con la simple y expeditiva expropiación, que es uno de los medios para resolverlo, pero nunca el único ni el mejor.

Todo eso, a nuestro juicio, es condición "sine qua non" para que cualquier plan integral de uso racional de los recursos nacionales alcance plenitud de plan y no quede relegado a la condición de una lista de obras públicas: y todo ello conduce, al ser llevado a la práctica, al trazado de la trama circulatoria como instancia primera del planeamiento. La tan anhelada reintegración de la ciudad con el campo es una cuestión de compenetración de la una en el otro y tal compenetración se produce mediante el *traslado* continuo de sus elementos humanos y físicos a lo largo de canales circulatorios —caminos, ferrocarriles, ríos, cables, conductos, senderos, etc....— que, cual inmensa telaraña formada a su vez de telarañas menores, reticula todo el territorio; rearmar, reajustar esa infraestructura urbano-rural es esencial para la remodelación de la superestructura, formada por las ciudades y los campos trabajados. *El planeamiento urbano y rural debe ser el cimiento de ese gran edificio que es el plan nacional; urbanismo y ruralismo, conjugados en regionalismo; de lo contrario no habrá de tal plan, más que una palabra sonora pero hueca, sin sentido alguno.* No importa el tiempo que lleve el realizar el plan así concebido; lo importante es que se lo conciba así desde un principio, es decir, desde ahora mismo.

---

(1) Ver "Nuestra Arquitectura", "*Los Núcleos Fabriles*", abril 1946, págs. 122 a 129 y sigs.



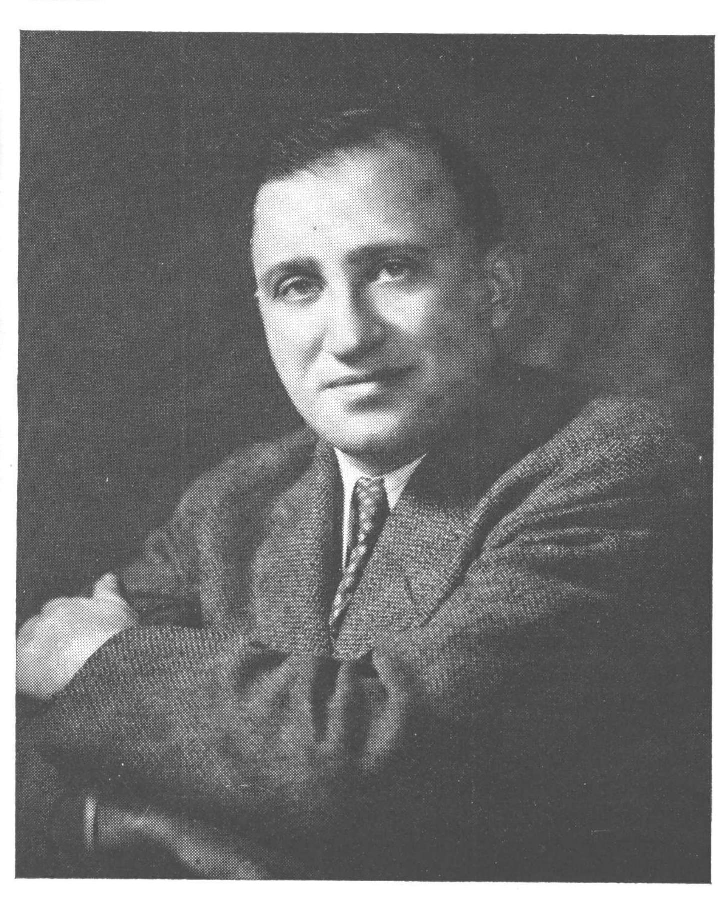
POLITICA Y VIVIENDA

Por Charles Abrams

En oportunidad del viaje de nuestro estimado colaborador, el arquitecto Horacio Moyano Navarro, a los Estados Unidos, se puso en comunicación con el Presidente del **Comité Interamericano de Publicación Científica** de la Universidad de Harvard, Dr. Harlow Shapley, a fin de conseguir por su intermedio, de afamados expertos en el campo de la Vivienda Popular, una serie de artículos a publicarse en Nuestra Arquitectura. Por cortesía del Dr. Shapley, de la Sra. Christine Buechner, secretaria del Comité que nos ha facilitado todas las gestiones y del arquitecto Moyano Navarro, que además de solicitar esos artículos en nuestro nombre se ha encargado de la traducción de los mismos, estamos ahora en condiciones de iniciar la publicación de una serie de 7 estudios, que serán dados a conocer en números sucesivos y que analizan todos los diversos aspectos del gran problema. Nuestro reconocimiento a las personas que hemos nombrado en esta nota.
El primer artículo de esta serie fué publicado en el número anterior.

Los temas de los 7 artículos de la serie, incluído el que publicamos hoy.

1. La Vivienda, un desafío y una oportunidad. — Por Jacob Crane.
2. Política y Vivienda. — Por Charles Abrams.
3. El aspecto social de la Vivienda. — Por Christopher Tunnard
4. Historia del Alojamiento en América. — Por Catherine Bauer Wurster.
5. Aspectos administrativos de la Vivienda. — Por G. Holmes Perkins.
6. Aspectos arquitectónicos de la Vivienda. — Por Louis Kahn.
7. Resumen. — Por José Luis Sert.



CHARLES ABRAMS: *Abogado, autor, conferenciante. Dirige el curso de Economía de Tierra y Vivienda en la Nueva Escuela de Investigación Social. Profesor en la Facultad de Graduados de Ciencia Política y Social. Autor de "Revolution in Land", 1939; "The Future of Housing", 1946; de numerosos informes oficiales sobre Vivienda; redactó leyes sobre viviendas e inquilinatos para el estado de New-York; autor de la primera legislación municipal sobre vivienda en EE. UU. Colabora en las revistas: "Mc Call's", "The Nation", "The New Republic" y otras.*
Consejero del Comité Adjunto Legislativo sobre Viviendas del estado de New-York; consultor de la National Housing Agency; ex concultor de la Housing Authority of New York y de la U. S. Housing Authority; miembro del Slum Clearance Committee, 1933 a 1934; consejero en 1936 en la investigaciŕn de escasez de vivienda en la ciudad de New-York; miembro del directorio de la National Public Housing Conference, del Citizens' Housing Council, del City Wide Citizens' Committee on Harlem.

El problema de la vivienda es universal. Tanto Europa como América ofrecen los mismos síntomas de desorden, e igual resistencia a la mejora. Por todas partes se puede observar la escasez de vivienda, el predominio del barrio bajo, el apiñamiento de gente, la falta de urbanización, los altos precios del material constructivo y el de los alquileres en continuo aumento. Los síntomas persisten ya sea el país rico o pobre, socialista o capitalista, democrático o totalitario. Ninguna nación ha resuelto aún sus problemas de vivienda y en ninguna está la solución a la vista.
La similitud de los síntomas no es accidental. La industria de la construcción doméstica ha fracasado totalmente, determinando que la población se vea obligada a afrontar casas demasiado costosas tanto para arrendar como para comprar. En la época de la invención de la línea de montaje, la producción en masa y la administración científica, la industria de la construcción doméstica no ha experimentado ninguna evolución a impulso de modernas y mejores técnicas.
La industria constructiva resultó la ceniciencia de la revolución industrial. Los edificios se hacían generalmente a mano y con mucho derroche de dinero, desorganizados y mal financiados, marchando a tropezones con la técnica del siglo XIX en pleno siglo XX. A tal fracaso se debe la escasez de vivienda y la mala urbanización tan generalizada. La industria de la construcción doméstica es una de las más

importantes debido a los millones de hombres que trabajan en ella, pero su progreso en comparación con el de las demás industrias, es casi nulo. Sucede exactamente lo mismo en Gran Bretaña que en Estados Unidos. Aún la nacionalización de las industrias no ha influído lo necesario en el progreso de la técnica de la construcción. Si la iniciativa norteamericana hubiera enfrentado el problema de la vivienda con la misma eficiencia que lo hizo con el del automóvil, el mundo entero se hubiera beneficiado. Entre los obstáculos que impidieron emprender esta vasta y difícil tarea estaban el regateo, la estrategia personal exigida por cada transacción y la dificultad de satisfacer los distintos gustos de millones de clientes. En el campo de la vivienda, no se observaron los progresos de los cuales el mundo se beneficiaba en campos como la electricidad, el transporte y la aviación. Si en Estados Unidos o en cualquier otra nación se descubre la fórmula para el funcionamiento eficiente de la industria de la construcción doméstica, ello será de gran utilidad para el mundo.

Ante el estado actual de este problema, uno de los más serios en la actualidad, todos los gobiernos se han visto en la necesidad de tomar medidas. Al principio establecieron reglamentos de construcción, leyes de urbanización y otras, prohibiendo la edificación de viviendas malsanas. El poco éxito obtenido con estas medidas, indujeron a entregar subsidios a poderosos constructores privados. En la actualidad está generalmente reconocido que el Gobierno mismo debe intervenir, sea para construir directamente o bien para complementar la construcción de casas, que el constructor privado no provee en suficiente cantidad o en calidad satisfactoria para una gran parte de la población.

Hasta el año 1933, se dependía exclusivamente de la empresa privada para solucionar el problema de la vivienda en los Estados Unidos. Lo mismo que muchos otros países, los estados, individualmente, y las comunidades locales, hicieron lo posible para fomentar la edificación privada, mediante la exención de impuestos. El Gobierno Federal hasta entonces había sido un extraño en lo que respecta a los problemas de la vivienda. Durante la administración de Franklin D. Roosevelt, sin embargo, el gobierno federal intervino, no especialmente para mejorar las condiciones de vivienda, sino para resucitar la moribunda industria de la construcción que, se creía, retardaba la recuperación económica. La ayuda del gobierno asumió diferentes formas Se destinó un fondo experimental para la eliminación de conventillos y para la provisión de viviendas de bajo costo para familias de renta reducida. Para evitar el remate de casas hipotecadas, y dejar libres fondos bancarios congelados, el gobierno también compró tres mil millones de dólares en hipotecas domésticas. Por último, para estimular préstamos hipotecarios, como también la nueva construcción, aseguró las hipotecas de las instituciones de préstamo sobre pequeñas viviendas, hasta en un 80 % y un 90 % de su valor. Todas estas medidas de ayuda al programa de la vivienda merecieron popular aprobación durante un tiempo; incluso el programa para la vivienda de familia de baja renta, más tarde se benefició con un préstamo de 800 millones de dólares adicionales, además de 28 millones de dólares en subsidio anual,. para ayudar a este grupo en el alquiler de moradas apropiadas al alcance de sus medios. El Gobierno Federal, hoy en día, ha asegurado más de cinco mil millones de dólares en hipotecas sobre pequeños hogares de mediano costo mediante la Federal Housing Administration, en tanto que el Home Loan Bank System, facilita el redescuento hipotecario en poder de instituciones de préstamo y asegura los depósitos de los accionistas.

Puesto que estas medidas beneficiaban a grupos de intereses sociales y económicos diferentes, cada grupo hacía lo posible para obtener el tipo de reforma que más favoreciera su propio interés, argumentando cada uno, que el suyo propio redundaría más en el bienestar general. Un grupo sostenía que los fondos de ayuda federal deberían ser manejados solamente por intereses privados sin cuidarse de quien pudiera recoger el beneficio posterior; el otro grupo insistía en que dicha ayuda debería hacerse accesible al mayor número posible de gentes necesitadas de mejores viviendas y que el beneficio al capital privado debería estar subordinado a este propósito principal. (Como cuando un contratista gana en la construcción de una escuela o en una cancha de juegos).

El primer argumento lo esgrimen los constructores y las instituciones de préstamo, quienes son los más opuestos a la vivienda financiada por el Gobierno. Aquéllos favorecen el programa de la Federal Housing Administration pues les permite construir casas con menos dinero en efectivo (algunas veces sin dinero alguno) que antes que interviniera el poder federal. Las instituciones de crédito tienen ahora aseguradas sus hipotecas por el gobierno y, debido a la garantía dada a sus accionistas, pueden utilizar miles de millones de dólares de nuevos fondos de inversiones públicas. Estos constructores y prestamistas consideran la política gubernamental de la vivienda como una amenaza a sus empresas, primeramente porque los inquilinos de dichas viviendas podrían ser sus clientes; segundo, porque temen que el Gobierno entre en competencia con ellos en la construcción de viviendas del tipo medio, una vez que se haya provisto las viviendas del tipo más barato (existe ya considerable propaganda a favor de la edificación, por parte del gobierno, de vivienda de tipo medio); tercero, este grupo nota que las autoridades públicas locales de viviendas (es decir: entidades locales que construyen vivienda pública con dinero federal) toman prestado dinero privado con un interés tan bajo como 1.5 %, mientras que el porcentaje a pagar en hipotecas federales son superiores al 4 %; por último creen, que si se han de dar subsidios a familias necesitadas, los proyectos deberían ser construídos por los constructores y asegurados por los prestamistas privados, en tanto que el inquilino pobre recibiría dicha ayuda o subsidio en forma de subsidio de alquiler, el que pasaría a manos del propietario privado.

Los que favorecen la vivienda pública creen que los intereses privados no pueden satisfacer las necesidades de las familias pobres y consideran que el cuidado de éstas, debe ser función propia del gobierno. Las condiciones en que vive una tercera parte de la población de EE. UU. exige un programa comprensivo que permita mejorar un estado de cosas que produce enfermedades, muertes innecesarias, crimen y delincuencia juvenil, y exige por lo tanto que dicho programa provea buenas casas en barrios decentes. Sostienen que esto no es hacer la competencia a la empresa privada, pues la empresa privada no cuenta como cliente a este tipo de familia. En su opinión, la provisión de viviendas para las clases más pobres, debe ser función propia del gobierno en la misma medida que lo es la administración del correo, las escuelas, y otros servicios públicos dentro de una sociedad capitalista.

Argumentan que, puesto que son materiales de origen privado, la mano de obra, contratistas y subcontratistas los que

intervienen en estos proyectos, los beneficiarios son la mayoría de las empresas privadas.

El choque de intereses entre estos dos grupos, culminó en la posición que tomaron con respecto a la ley Wagner-Ellender-Taft en 1946. Esta era una medida de compromiso destinada a complacer a ambos grupos. Se daba mayores oportunidades a las instituciones hipotecarias para hacer inversiones en pequeñas viviendas, el seguro de las cuales estaría garantizado por el gobierno. También se facilitaba a los constructores y empresas de préstamos la posibilidad de construir grandes grupos para familias de renta media, sobre la base de ganancias moderadas aseguradas por el gobierno. Se proveían fondos para ayudar a las ciudades a deshacerse de áreas de conventillos y al mismo tiempo proveer sitios baldíos para nuevos grupos, muchos de los cuales se destinarían tanto a empresas privadas como públicas.

Puesto que dicha legislación estaba destinada a proveer vivienda para familias de toda la escala económica en necesidad de alojamiento, también entonces se requería la construcción de casas para el grupo de más baja renta en las ciudades y para la eliminación y reemplazo de conventillos rurales. Aun cuando dicha ley daba una oportunidad tanto a las empresas privadas como a las públicas, los propietarios y prestamistas privados se opusieron violentamente a su sanción, insistiendo en cambio en una mayor expansión de los programas de la Federal Housing Administration y del Home Loan System como también en una mayor restricción de todo préstamo para vivienda pública.

La administración de Truman adoptó la legislación Wagner-Ellender- Taft como suya propia y produjo elaborados informes en pro de su sanción. Pero mientras se debate en el campo político el problema de la vivienda, éste se agrava día a día con la vuelta de los veteranos de la guerra a la vida civil, los cuales exigen alojamiento. El mismo problema confronta a los obreros de retorno de los centros de producción quienes tampoco encuentran casas. Con la escasez de mano de obra y los precios exorbitantes de los materiales, el ritmo de la construcción es por demás lento. El precio de las casas se ha ido a las nubes y muchos obreros y veteranos de guerra se han visto obligados a comprar casas a precios de inflación, que no podrán conservar. El gobierno vió la inmediata necesidad de tres millones de casas para 1945 y, para enfrentar futuras y crecientes necesidades, afirmó la necesidad de construir 1.200.000 casas anualmente durante los próximos diez años. Sin embargo, en el año de máxima actividad en la construcción, que fué 1925, sólo se construyeron 937.000 casas. La presente adminsitración no sólo pide la aprobación de dicha ley sino también proyecta un programa para edificar 2.700.000 casas para fines de 1947.

El gobierno estimulará la prefabricación mediante grandes pedidos; se estimulará también la fabricación de materiales mediante el pago de bonos o estipendios como así también se propone triplicar el número de obreros capacitados, acelerando los cursos de aprendices; a pesar de todo esto, en agosto de 1946 se habían comenzado únicamente 607.000 casas de las cuales se habían terminado sólo 287.000, incluyéndose en ese número casas provisorias y "trailers". El número de viviendas nuevas y definitivas no llegaba a 200.000.

Cada vez se vuelve más evidente el hecho de que el problema de la vivienda no puede enfrentarse en forma fragmentaria. Este problema ha traído una crisis tras otra: una durante la depresión, otra durante la guerra y ahora la de escasez de casas de post-guerra. Esta última crisis se ha agudizado por la desorganización de la industria durante la guerra pero, aun sin ello, se podía prever ya en el año 1937 que la industria de la construcción no enfrentaba adecuadamente el problema. Entonces ya se predecía que para el año 1945, millones de hombres y mujeres habrían llegado a edad de contraer matrimonio y que la construcción de nuevos hogares no marchaba lo suficientemente rápido. Se ve cada vez más claramente que las crisis de alojamiento deben ser afrontadas de antemano mediante un plan y que no pueden enfrentarse de golpe cuando dicha emergencia ha llegado a su pico. El programa de viviendas debe formar parte de un plan a muy largo plazo en el que debe figurar muy principalmente el gobierno federal y antes de que esto suceda, deben resolverse previamente algunos puntos políticos vitales, como los siguientes: ¿Cuál debe ser la relación del gobierno con la empresa privada cuando se trata de vivienda? ¿Es una responsabilidad pública la eliminación de bajos fondos y la correspondiente provisión de viviendas para aquellos a quienes no provee de ellas el capital privado? ¿Qué programa debe adoptarse para alojar a los veteranos de guerra? ¿Es función del capital privado, de empresa pública o de ambos?

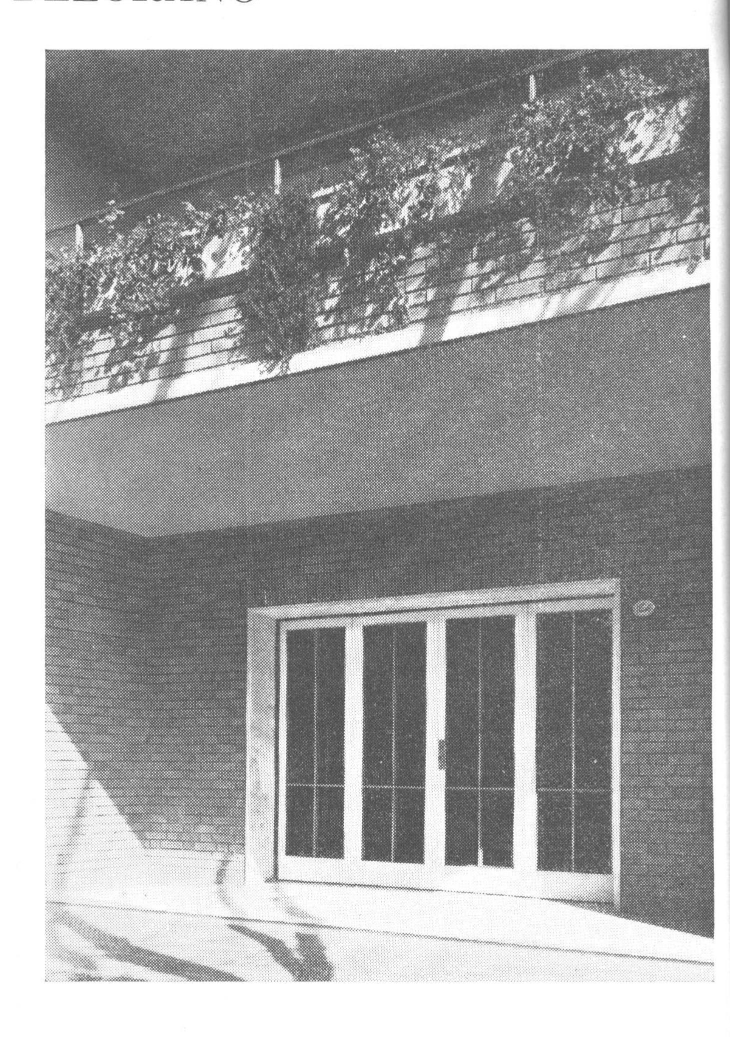
Así, el problema de la vivienda que tan importante posición ha adquirido en las plataformas políticas de todos los países, como en Suecia, Dinamarca y en las naciones teatros de la guerra y que fué también motivo de la derrota de Churchill a pesar de la gran victoria militar, ahora aparece como uno de los grandes problemas políticos de América. La incorporación del problema de la vivienda a la escena política, se debe no sólo a la falta de casas en todas partes y al reconocimiento de la importancia que el alojamiento tiene en el bienestar de la economía nacional, sino también a una mayor idea de responsabilidad por parte del gobierno hacia el hombre de la calle. Lo que complica el problema en este país, es que se plantea en términos demasiado generales, con promesas utópicas de difícil realización, sin proveer los métodos precisos para ello. A menudo, la demanda pública por reformas se contesta con discursos en vez de especificaciones y la ignorancia del público con los detalles de su realización, le hace tener una falsa sensación de seguridad. Las expresiones "empresa libre" y "competencia con la empresa privada" necesitan nueva definición; el ciudadano medio seguirá en la confusión, en tanto que el problema continúe al nivel de una dialéctica entre grupos rivales, en vez de contemplarlo como una emergencia de críticas proporciones, siempre presente.

Tampoco puede el ciudadano contribuir al progreso en la vivienda poniéndose de lado de un partido contra otro. Las plataformas políticas son demasiado vagas para ser informativas. El problema no se ha convertido en la propiedad de ningún partido político en particular, en América o en Europa. Los jefes de partido generalmente reconocen que sin la intervención pública el problema va siempre a subsistir, siendo así que, en algunos países europeos, por ejemplo en Suecia, algunas de las reformas más importantes relativas a vivienda, han sido iniciadas o aprovechadas por gobiernos conservadores.

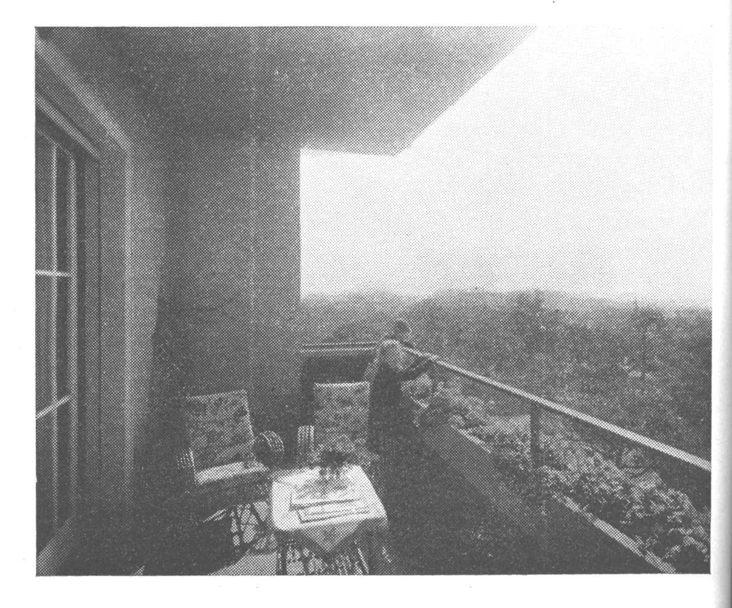
La política norteamericana sigue la misma línea de confusión. El United States Housing Act de 1937 que proveía subsidios para el aumento de vivienda para los grupos de escasos medios económicos, fué apoyado por ambos partidos. Sin embargo la ley Wagner-Ellender-Taft a pesar de haberse apoyado en una fracción conservadora del partido republicano como también en la porción más liberal del

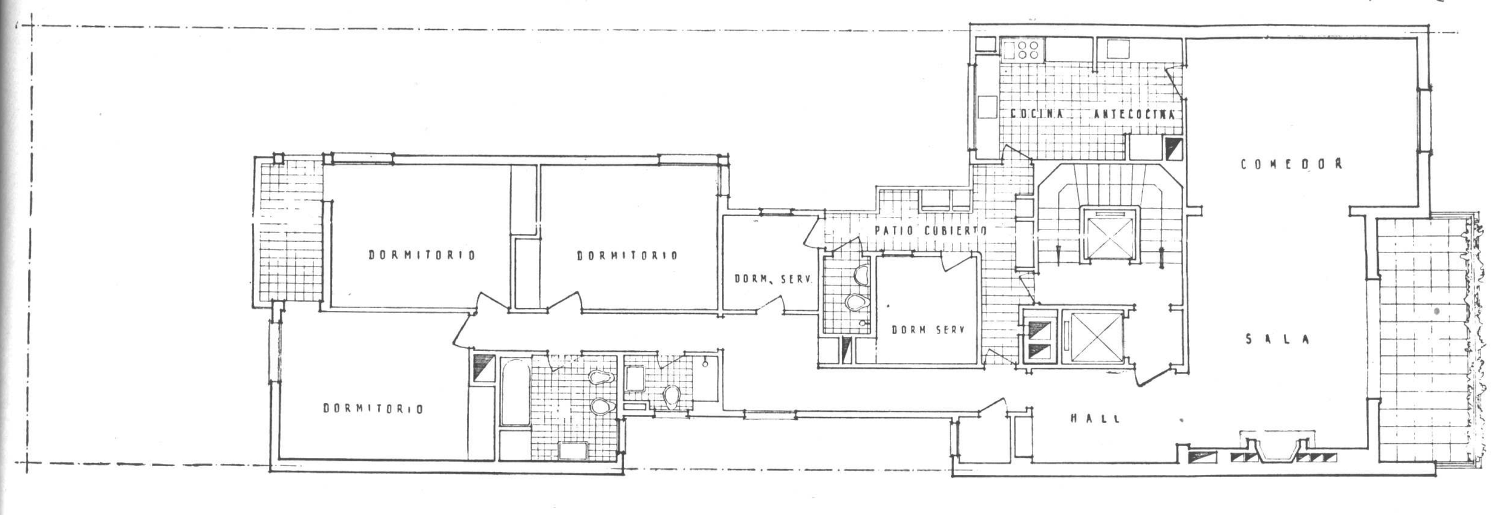
(continúa en la pág. 176, 2ª parte).

CASA DE DEPARTAMENTOS EN BELGRANO

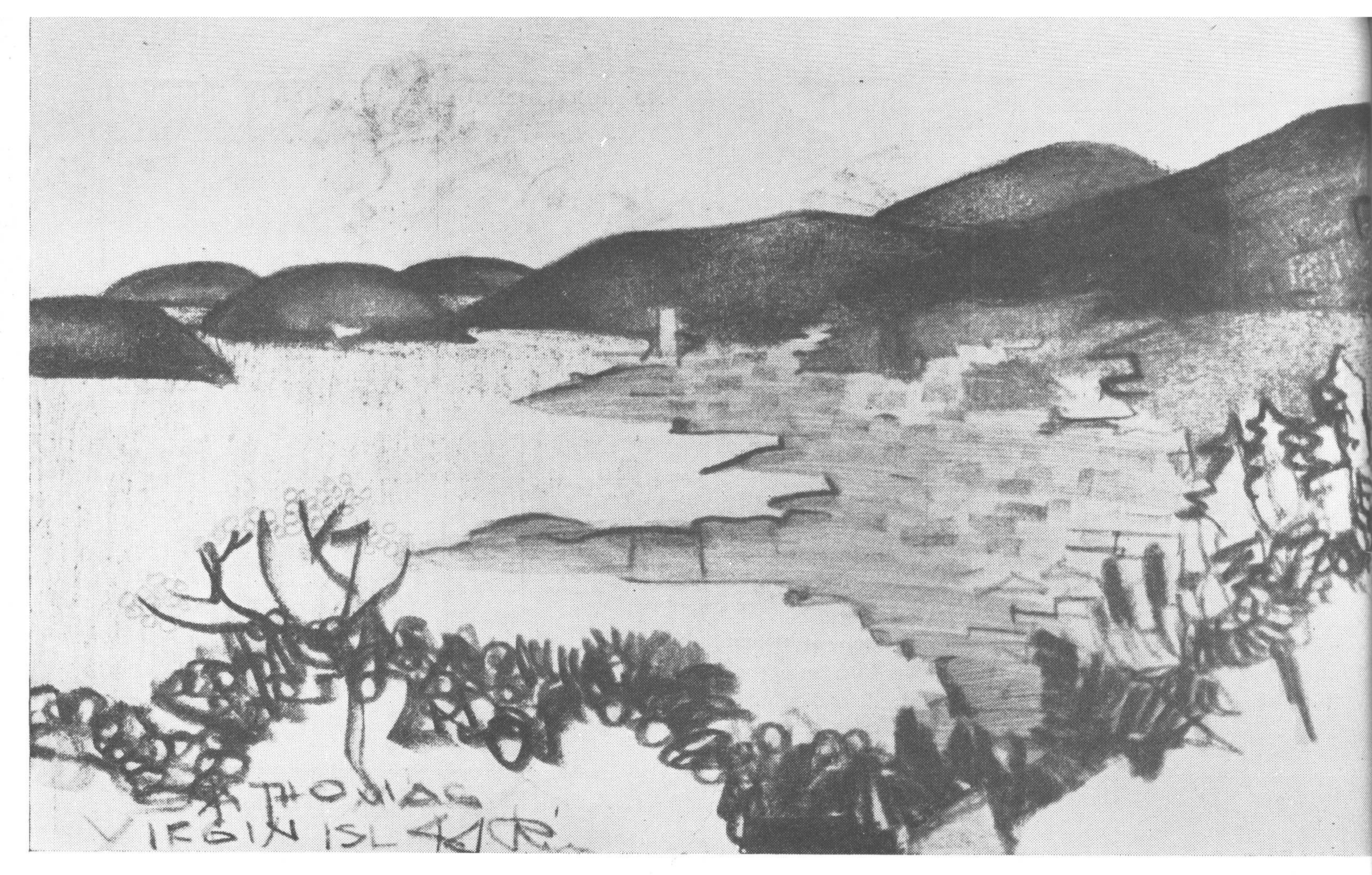


Esta casa de renta ubicada sobre las Barrancas de Belgrano, muestra un plano que se explica por sí solo y un exterior de revoque peinado, ocre y beige, terrazas con jardineras sobre parapetos de ladrillos prensados, carpintería de ma-





dera y cortinas de enrollar. Las amplias terrazas tienen una hermosa vista sobre los jardines de las Barrancas y el Río. El vestíbulo de entrada está revestido de Talamina y el nicho en incienso y álamo Carolina. Como podrá verse en la planta, se ha conseguido una independencia, muy recomendable entre las distintas partes de la casa.



San Thomas, Islas Vírgenes, Indias Occidentales: un puerto típico sin "hinterland". Este ejemplo constituye la contraparte de Portobelo, el famoso transbordo del Istmo del siglo XVI, para el comercio español del Atlántico al Pacífico, el "mar del Sud" y Perú. San Thomas y Portobelo constituyen los primeros ejemplos de puertos del hemisferio occidental.

TRASBORDO DE MAR A TIERRA

POR RICHARD J. NEUTRA, ARQ.

Viajero infatigable de los siete mares desde la edad de once años, en que conociera a Venecia, el arquitecto Neutra ha sido un observador y estudioso de los puertos. Le han interesado, de ellos, particularmente, los conceptos sobre planificación dinámica y estática y las implicaciones de "transbordos" y "terminales". Esos son los temas que el arquitecto Neutra trata aquí, con el añadido de una pizca de pintoresco, preparado a base de sus dotes de observador y de su lápiz de dibujante.

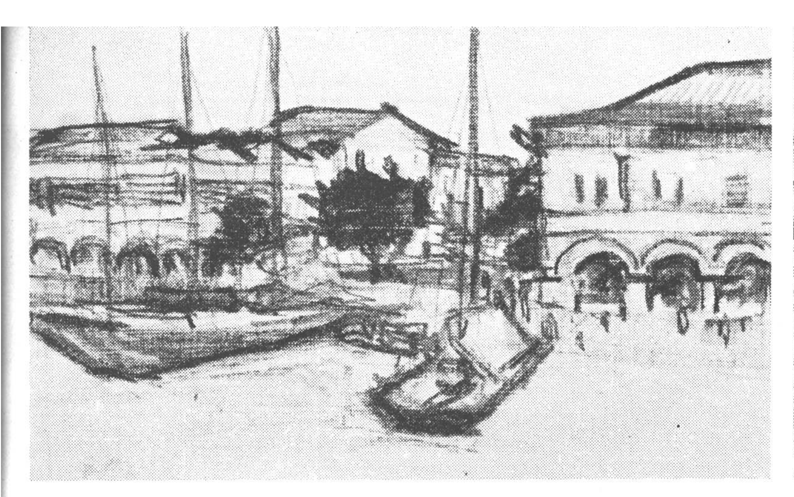
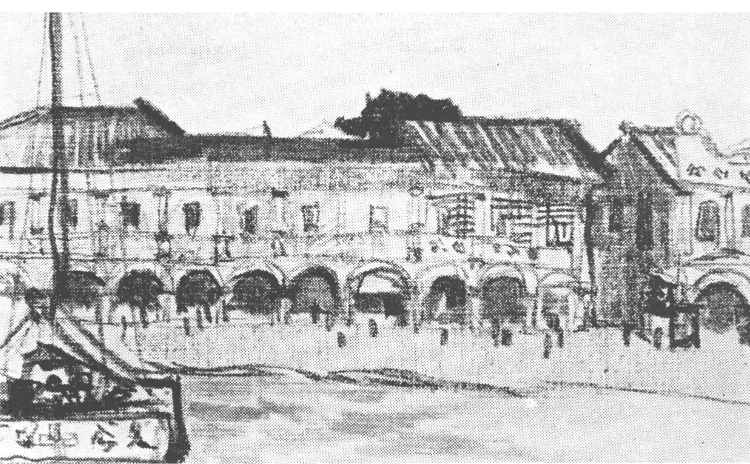
Puertos históricos.

Los primeros puertos de renombre mundial del hemisferio occidental fueron, según creo, San Thomas en las Islas Vírgenes y Portobelo en el norte de la costa de Panamá. En el siglo XVI ellos ejemplifican esos dos perceptibles tipos históricos: el *transbordo* y el *puerto sin región interior (hinterland)*.

A través de Portobelo, durante más de cuatro generaciones, antes de que el filibustero Henry Morgan lo saqueara completamente en 1668, pasaron todos los metales preciosos del Perú que eran embarcados en Lima hasta el gran Istmo, como así todas las mercancías y los aventureros que venían de la metrópoli, en ruta hacia Nueva España, más allá de los mares y las montañas.

Por contraste, San Thomas era un fin en sí mismo, el escondrijo y despensa de los piratas y lugar de juego del Caribe. En todo eso se convirtió poco tiempo después que la flota de Colón, mediante tanteos, encontró paso entre las hermosas islas, tan adecuadas para la emboscada y tan poco conectadas con lo que quedaba más allá de ellas.

Pero hablando en general, muchos puertos de mar han sido durante largo tiempo, puntos donde los viajes regulares llegaban a su fin, *terminaban.* Río de Janneiro es típico de esta clase de puertos coloniales que, más bien aislados, se desarrollan, imitando y a veces superando los modelos

Lejano Oriente; el puerto de Macao en la colonia portuguesa del mismo nombre. Las tierras ribereñas solían ostentar un florecimiento arquitectónico y, a pesar de su habitual depravación, estaban más a la escala humana que los puertos de la época victoriana, con su extensión agotadora, imposible de dominar de una ojeada. En la Macao chino-portuguesa, la distancia del buque al lupanar es tan corta como la que tenía que recorrer, caminando, la tripulación de filibusteros, en San Thomas, para empeñar su parte de botín. Los puertos modernos serán más ordenados y ofrecerán mejores condiciones sanitarias que los antiguos, pero deberán también, por encima de su tecnificación, ser más humanos que lo que han sido recientemente.

metropolitanos, *pero desde los cuales no hay rutas importantes que arranquen.*

El "Brasil Interior" es aún hoy sorprendentemente carente de desarrollo, en otras palabras es una promesa; y Río tiene hoy mucho menos región interior que, por ejemplo, Santos-San Pablo, hacia el sud.

Puertos y Región Interior.

En tiempos muy recientes sorprendía cuán corta era la distancia que se podía recorrer en automóvil en la región que rodeaba, más allá del área metropolitana, a una ciudad tan grande como Shanghai. En muchos casos históricos como ese, el puerto casi parecía justificar la expresión *terminal.*

Si ellos, a través de la evolución, no permanecieron siendo exactamente tales, contribuían en gran medida a filtrar y demorar el movimiento ulterior de las gentes y de las mercaderías, actuando como pozos de sedimentación más allá de los cuales la corriente sólo podía colarse y desparramarse, a veces con imperceptible movimiento por su lentitud. Pero como lo revela Portobelo, hay notables excepciones y una curiosa variedad en el desarrollo de los puertos de mar.

Algunos de ellos, aún en países coloniales se desarrollaron, como Buenos Aires, después del "hinterland" (que fué abierto desde el lejano oeste) y recién más tarde se convierten en puntos de parada para los buques, cuando consiguieron invertir la corriente de mercaderías con acento cultural e importaciones de significación mental.

Usamos estos términos, porque nunca debemos olvidar que hay, en grados diversos, algo como una exhalación mental-cultural de las mercaderías que transitan alrededor del mundo: el poroto de soya, por ejemplo, la produce en menor grado que los materiales de construcción, la maquinaria, los automóviles y las películas que transfieren con ellos una parte de las modas, modos y formas de vida de su país de origen.

Como lo hemos hecho notar, la vasta Argentina, en esos tres primeros siglos de explotación de los metales preciosos, en los países de la Nueva España allende el Océano, fué penetrada a paso de caracol desde Bolivia y Perú. Todas las mercaderías y los colonizadores de la madre patria llegaban a la costa de Panamá y después de atravesar el puente de tierra y el "Mar Meridional" llegaban al Callao; lo que no era absorbido en los elevados centros andinos, viajaba despacio y tediosamente hasta las Pampas, en las que el mundo había de interesarse sólo mucho después.

Entonces, y solamente entonces, Buenos Aires empezó cerca de la boca del río su ascensión fantástica, para convertirse en el más grande puerto y mejor equilibrada metrópoli del Sud Atlántico y eso *sin ninguna ventaja topográfica,* como la que ayudó a Montevideo, para impulsar su crecimiento.

Puertos hechos por el hombre

En esos casos, la Naturaleza fué superada por los actos de los hombres, como en la construcción de muchos puertos modernos. San Pedro, Los Angeles, que en ventajas *naturales* no puede compararse con la extraordinaria Bahía de San Francisco, y un amplio número de casos similares, nos alentarán para no dejar que las cosas ocurran como una fatalidad, *sino a corregir la fortuna mediante el plan.*

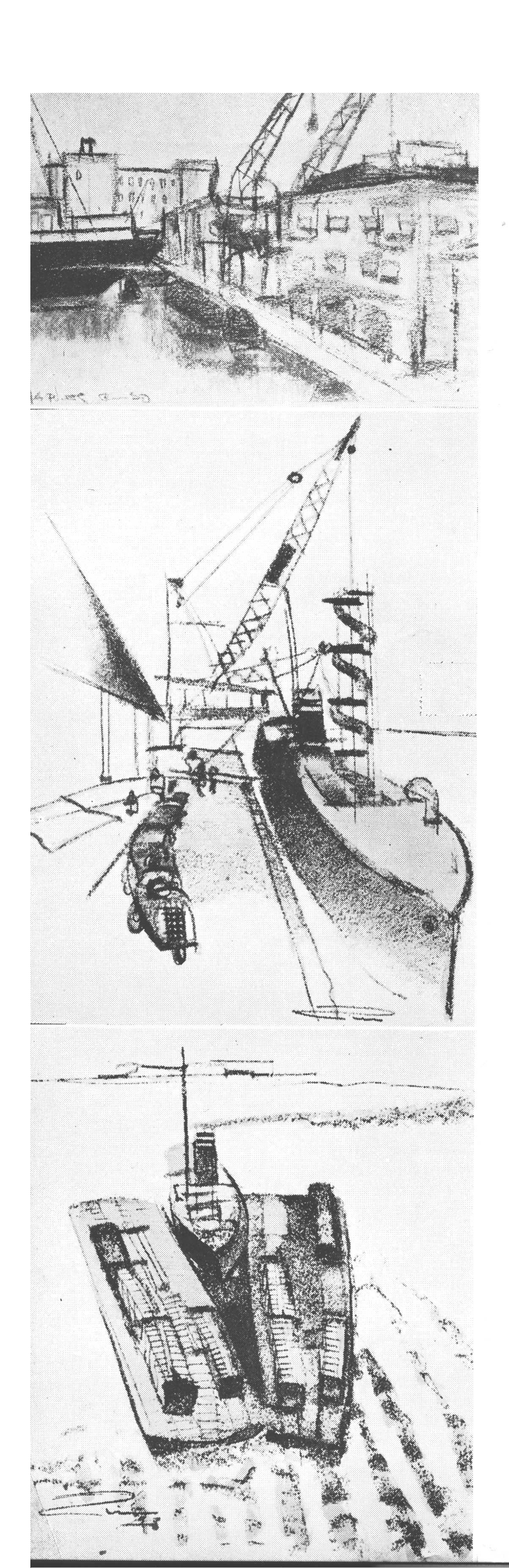
Es bueno evitar las coartadas que culpan a la naturaleza de nuestros fracasos. Puede demostrarse que *las construcciones y planes del hombre pueden a menudo imponerse.*

En algunos casos, ellas se imponen en grado sorprendente, como ahora en Santos que, sin que pudieran presumirlo las generaciones anteriores, disputa el puesto a Buenos Aires, por mucho tiempo la reina de todos los mares al Sud del Ecuador.

Casi como Hong-Kong y Singapure, Santos está situada en una isla; como Río, parece cortada por la naturaleza, por un banco montañoso costero, cresta divisoria de gran altura, de un interior con todas sus corrientes de agua alejándose de la costa hacia el gran río situado hacia el oeste.

No parecía, en manera alguna, una situación promisoria para un puerto mundial, pero la singular inversión de la marcha de las corrientes de agua en la alta meseta, y la construcción de un sistema de lagos artificiales como base para una serie de grandes plantas hidroeléctricas ubicadas hacia la costa, han transformado toda la región de la bahía y la región interior en una zona de vasto potencial industrial, en una región con necesidades de importar que corren parejas con sus grandes posibilidades de exportación.

De un puerto de movimiento hacia afuera, Santos se ha convertido rápidamente en un gran receptor, también



Considerando tales gigantescos éxitos del ingenio tecnológico moderno, la mera perfección sistemática de lo que por mucho tiempo han sido llamadas "operaciones portuarias terminales" parecen mucho menos difíciles.

Transbordo, no terminal.

La actitud fundamental en este punto debe ser *transbordo, no terminal;* una corriente coordinada y continua, se conforma mejor a las modernas transacciones en masa y no hay para ellas, en parte alguna, un final estático. Los puertos aéreos pueden ofrecer una cantidad de dificultades para el proyectista y pueden estar envueltos en incertidumbres, pero son más fáciles para tratar que los puertos de mar, porque no tienen antecesores o precedentes engorrosos que deban considerarse y arrastrarse como lastre. Pero a pesar de todas las "tradiciones", supervivencias históricas y la rutina reaccionaria del último siglo o de la última década, si comparamos la tarea que nos enfrenta con aquellas grandes hazañas que mencionamos más arriba, no podrá decirse que es un sueño si pensamos en transformar algunos de esos estrangulamientos producidos en el tráfico mundial, en los lugares llave de transbordo que deberían ser, y si pensamos en reformar las turbulentas grandes ciudades de manera que, a la vez que tengan el pulso de un orden rítmico, ofrezcan satisfacción humana aparte de eficiencia para el trabajo.

También el puerto de mar es una comunidad humana

El puerto de mar constituye una articulación de una máquina nacional y global vastamente extendida, pero también constituye una comunidad, con exigencias humanas y standards de vida contemporáneos.

Arriba, Nápoles, con su tierra ribereña necesitada de rejuvenecimiento. ¡Ah Nápoles!, un nombre de encantamiento; pero era un puerto parduzco, típico del siglo XIX, que los alemanes redujeron a escombros antes de abandonarlo. Depósitos de dos y tres pisos, con planchadas minúsculas, arrojaban sombras que cansados estibadores aprovechaban para dormir una siesta, recostados sobre una pila de basuras. Se presenta a Nápoles la oportunidad de una nueva vida, como ocurre con El Havre, Marsella y Hamburgo. No debe, indudablemente, resucitarse su antigua vida en el nuevo día. *Al medio*: conducto espiral, grúa y tren portuario. Los muelles deben tener, como en Europa, un equipo standard proporcionado por el puerto, de grúas, o los servicios individuales más flexibles de las compañías especializadas con sus camiones levanta-pesos, trenes de muelle y los diversificados transportadores mecánicos por gravedad para suplementar el equipo de los buques. Algunos equipos especiales, como los que intervienen en la carga de bananas en Los Angeles, o los sacos de fertilizantes que por una espiral caen dentro de las bodegas, sugieren otros ingeniosos progresos en la técnica del manejo de las cargas. *Abajo*: la carga embolsada y encajonada uniformemente, para poderla manejar con facilidad; estos grandes bultos, de los cuales dos o tres completan la carga de un acoplado de camión, o el tipo deslizante de carga como el aceite, los granos o el carbón, la descarga, el manejo, el transporte y el almacenado; todo esto, además del tipo de transporte desde el cual y hasta el cual las mercaderías se transportan (sea un acoplado de carga o un acoplado de camión) son los factores sustanciales en el diseño de puertos. El manejar grandes unidades, remolcando un par de balsas conteniendo cada una una docena de vagones, proporciona más eficiencia que la descarga fragmentada en pequeñas cantidades.

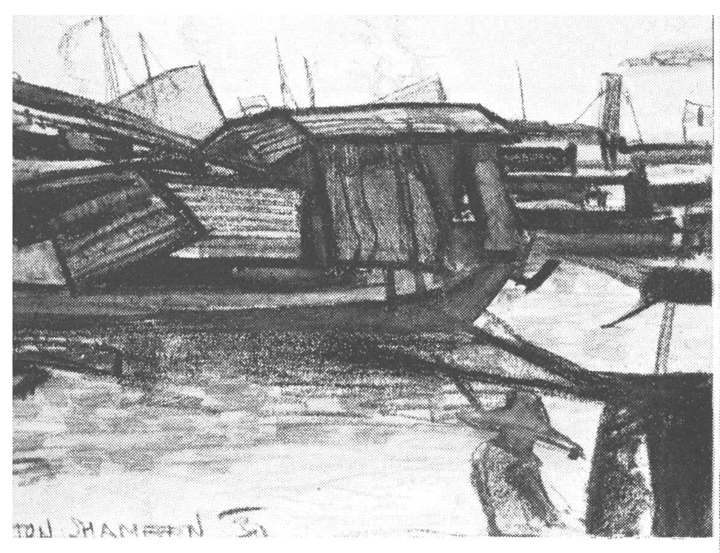
Un puerto tiene que ser considerado hasta la capacidad que puede alcanzar, cuando todo su potencial natural ha sido realizado mediante recursos de ingeniería que guarden relación con las posibilidades económicas de la región que sirve. Entonces, cuando esta capacidad final pero claramente limitada —número de barcos que pueden amarrar, tonelaje y clase de mercaderías involucradas— está tan bien establecida como sea posible, debe hacerse un fino análisis cuantitativo y no solamente referido a los metros de rieles de las playas de clasificación, superficie de almacenaje, diques secos y facilidades diversas. *Los elementos humanos deben ser reconocidos y computados:* el número de personal de estibadores, sobre la base del equipo mecánico previsto; y toda la dotación humana, desde los guardas del muelle hasta los bomberos del puerto, controles de la carga, mecánicos y personal de conservación; desde los agentes navieros y pilotos hasta apuntadores, empleados de ferrocarril y telefonistas, todos los cuales están al servicio del transbordo. *Finalmente toda la población tributaria,* con especificación de familias, niños, adolescentes, adultos y personas de edad que tienen que ser hospedadas. Todos tendrán que vivir cerca y en un barrio residencial articulado a corta distancia de la ribera.

En este sentido, proyectar un puerto implica, sin duda, prorratear la superficie para calles y almacenamiento de tránsito y estacionamiento, para un tránsito altamente diversificado, pero también significa proporcionar el número necesario de aulas escolares, centros de atención de la salud, jardines de infantes, hoteles para transeúntes, y garages; y por encima de todo, casas estables y los varios elementos de amenidad y recreación que los constructores paleotécnicos parecen olvidar siempre pero que la gente moderna insiste en tener. Exige también que se prevean en el plan sitios adecuados para comprar, para almorzar, para tener algún entretenimiento nocturno y para pasar los fines de semana; lo mismo que hará falta prever sitios adecuados para zonas industriales para aquellas industrias livianas que lógicamente se congregarán alrededor del puerto.

Para el tradicionalista, cualquiera que tome en cuenta "toda la gama de implicaciones" al enfocar de esa nueva



Arriba, los elevadores de granos construídos por alemanes y nunca usados de Puerto Nuevo, Bs. Aires, son un ejemplo de la necesidad de una standardización y de una intercambiable técnica y equipo a través del mundo. Los contratistas alemanes desaparecieron en el abismo de la segunda guerra mundial, y ningún otro equipo que el suyo se amolda al edificio, ahora sin utilidad. *Al medio,* el puerto fluvial de Shanghai, lleno de juncos de negras velas y tráfico ligero; el trabajo ribereño se hacía con mano de obra tan barata, que primaba lo pintoresco sobre la eficiencia; pero los puertos mundiales tendrán que alcanzar escalas y métodos más uniformes. *Abajo,* los malecones artificiales y puentes de descenso en Shanghai. Pero el mejoramiento de ningún puerto puede llegar hasta el grado de mecanizarlo totalmente y ha de depender siempre, en gran medida, del elemento humano para que las cosas marchen; y los puertos pueden tener sus brillantes aspectos y sus grandes entradas, pero al mismo tiempo se han hecho famosos por la degradación de la humanidad, por la suciedad física y moral, como lugares de detestables viviendas para las familias, como centros de explotación de los cuerpos y de diseminación de las enfermedades. El en un tiempo puerto metropolitano de Shanghai se ufanaba de sus malecones artificiales en donde coolies hambrientos, al son de cantos monótonos, llevaban cargas agobiadoras, sólo para ganar un puñado de arroz por día y dormir de noche en callejuelas inmundas.





Casas flotantes sobre "sampans" en los puertos del Lejano Oriente. Muchos miles de trabajadores del puerto de Singapure, igual que en Cantón, deben alojar sus familias en casas flotantes, contraparte acuática de nuestro alojamiento de emergencia sobre vagones y acoplados, que tienen la misma tendencia a convertirse en permanentes. Las proas de los "sampans" tienen pintados grandes ojos para que "vean" en medio de la confusión del tránsito y así evitar los fantasmas de un accidente.

manera el problema de planear un puerto, resultará una cosa rara. Y sin embargo, en realidad, ninguna de las técnicas que han entrado en juego respecto a embalaje, levantamiento, traslado, conducción, almacenaje de las mercaderías que se convierten en cargas, hasta las filas de camiones que corren bajo el tránsito ligero del tránsito a monoriel del "elevado", que llega al centro metropolitano, hasta los aerodromos o los "parkways" que delimitan tranquilas áreas residenciales a escala humana, ninguno de todos ellos van a dar resultados completos sin una equilibrada integración.

Arquitectos y Planificadores.

Entre una cantidad de especialistas técnicos, los arquitectos conservarán su lugar si tienen la suficiente capacidad para dar valor al motor humano que está detrás de toda la maquinaria y está resuelto a evitar su agotamiento por medios ponderables y, a menudo, por imponderables.

Los nuevos planos deben ser trazados bajo el lema de un "materialismo embridado y no dominador". En otras palabras, la consideración de las necesidades mecánicas, de las cuales el muelle y el depósito portuario tanto deben esperar, no puede convertirse en una actitud puramente mecánica en el planeo de un puerto de mar, dejando que lo que pertenece al campo de lo esencial, ocurra al acaso, sin que a nadie lo preocupe o lo planee.

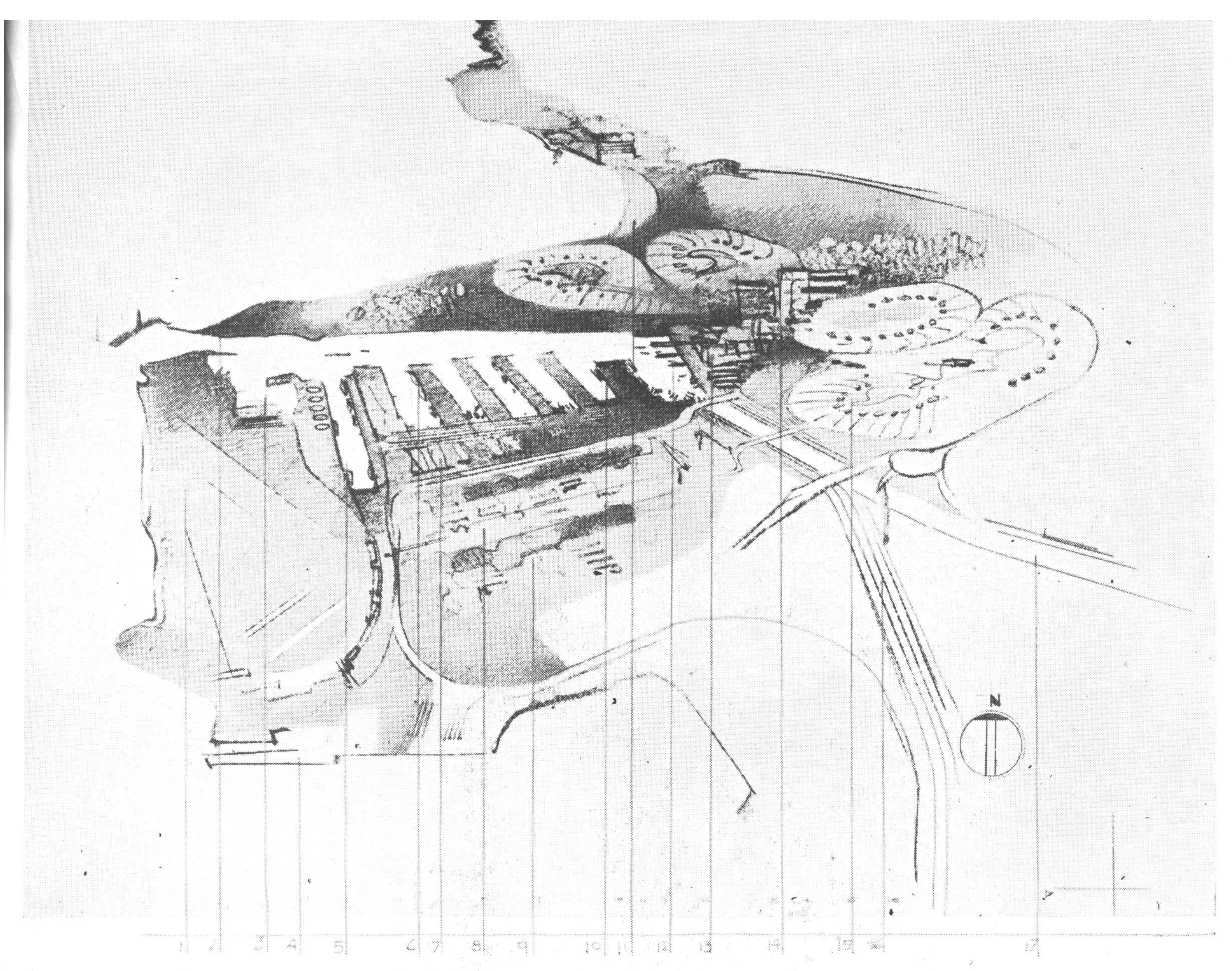
Cooperación de distintos organismos.

Para realizar la deseada amplia integración, *es necesaria una estrecha cooperación de diversos organismos.* Cuando era Presidente de la Comisión de Planificación del Estado de California y visitaba comisiones locales para una mutua información, fuí frecuentemente sorprendido al comprobar que los miembros de la comisión fiscalizadora de un puerto nunca se reunían con los miembros de la comisión de urbanismo o las comisiones de parques y escuelas; no se conocían entre ellos, no seguían el desarrollo de sus trabajos ni se preocupaban de los planes de la autoridad local del alojamiento. Reunir *todos los grupos en un salón, en un meeting conjunto,* efectuando una unión efectiva de las comunidades vecinas y de la correspondiente comisión del condado, me pareció el mejor programa a realizar.

Orgullo comunal

En períodos pasados y sin la posibilidad de una multiplicidad virtualmente ilimitada, la escala humana resultaba más o menos naturalmente preservada. Parado bajo la Porta Marina de Galeazzo Alessi, cualquiera podía divisar los barcos genoveses de una ojeada. El mejor arquitecto de la República había elegido el lugar y trazado el proyecto.

En esos períodos pasados las actividades económicas resultaban más claras para todos; en la práctica eran el orgullo y la manifestación de la comunidad. La calle de los joyeros y de los orfebres, las tiendas de los alfareros en cualquier ciudad medieval u oriental, la industria del vidrio de Murano en Venecia, todas las ocupaciones industriosas de un lugar estaban ubicadas en forma visible y eran comprensibles para el ojo, fuera en El Cairo, en Canton o en Nu-



Un puerto planeado debe encontrar el camino para asegurar la eficiencia técnica y contemplar el potencial humano.

1. — Aeródromo de carga para flete rápido. Depósitos alquilados a compañías que operan sus propias flotas aéreas; trenes de muelle llegan a las planchadas de los diques; las líneas férreas conectan con los malecones.

2. — Faro y parque en un promontorio; caminos y sendas llevan hacia el centro de la ciudad y hacia la playa de vacaciones en la orilla norte.

3. — Dique de reparaciones al oeste, bahía petrolera al este (con oleoducto hasta la refinería); con bombas centrífugas se aprovisiona un buque en 8 horas.

4. — Base de hidroaviones y entrada a la "dársena de extensión", con las industrias que necesitan gran frente sobre el agua o que despiden malos olores.

5. — Importación de madera y zona de almacenaje.

6. — Muelles típicos de 225 metros de ancho, con líneas eléctricas subterráneas, con doble línea de rieles elevadas en sus planchadas de 15 metros, con depósitos sin ventanas de 36 a 60 metros de fondo, iluminados con luz fluorescente; vías a nivel entre galpones y planchadas de carga de camiones.

7. — Almacenes intermedios accesibles desde un sistema de desvíos ferroviarios y filas de acoplados que atracan en plataformas de carga.

8. — Manufactura portuaria liviana accesible a los trenes desde el costado de los buques mediante cruces a alto o bajo nivel.

9. — Estacionamiento jardinizado para empleados, con comodidades sociales (comida, lectura, sports, centros de salud, etc.).

10. — Muelles de pasajeros con edificios de dos pisos que separan el tránsito.

11. — Playas en la ribera norte para vacaciones y descansos separadas del tráfico portuario.

12. — El malecón: edificios para la aduana, policía, estaciones de radio, etc.

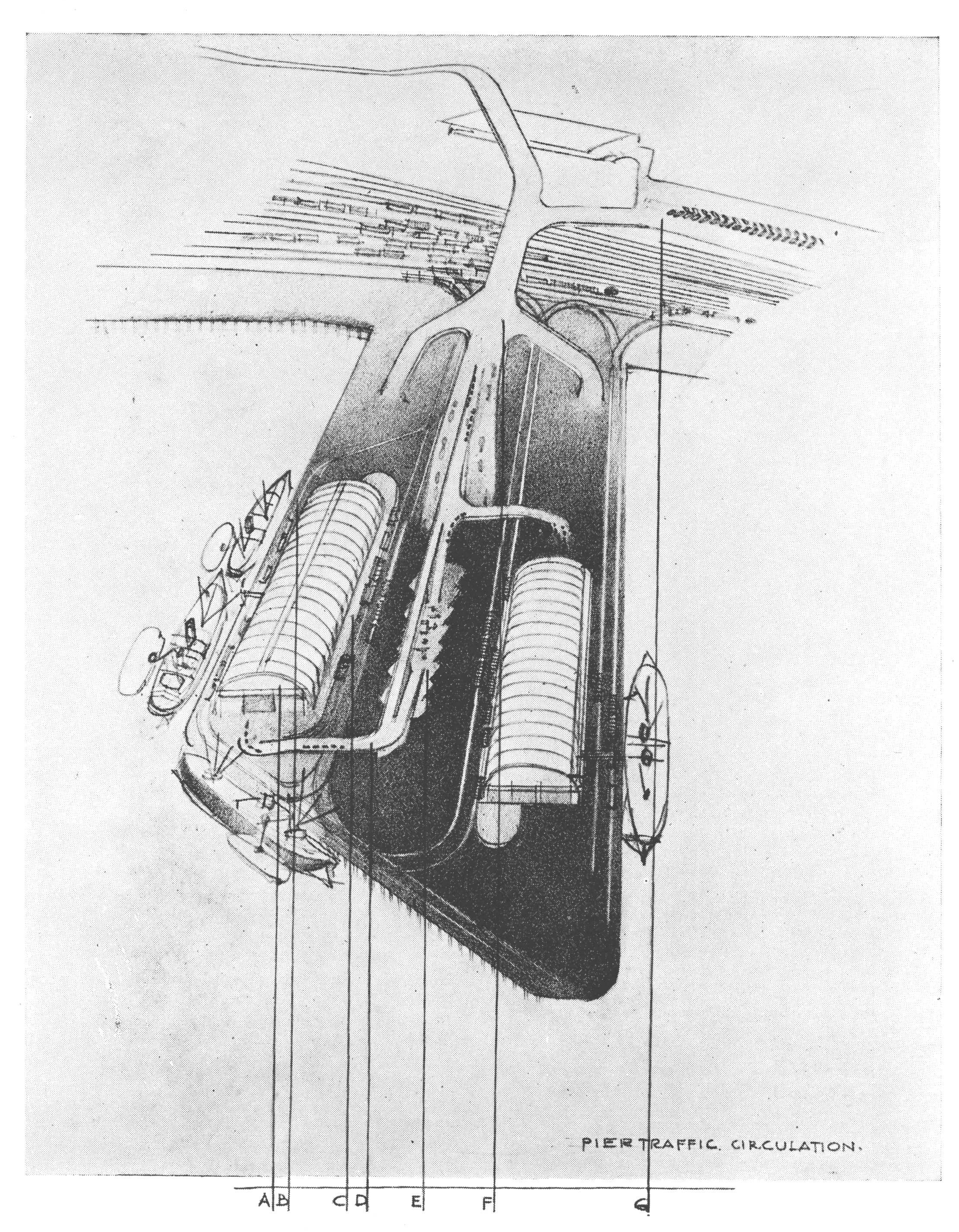
13. — Centro comercial del puerto ligeramente elevado con estacionamiento subterráneo (con nivel por encima de las mareas).

14. — Hoteles y departamentos para transeúntes. Hospital sobre 12 hectáreas en el lado noreste.

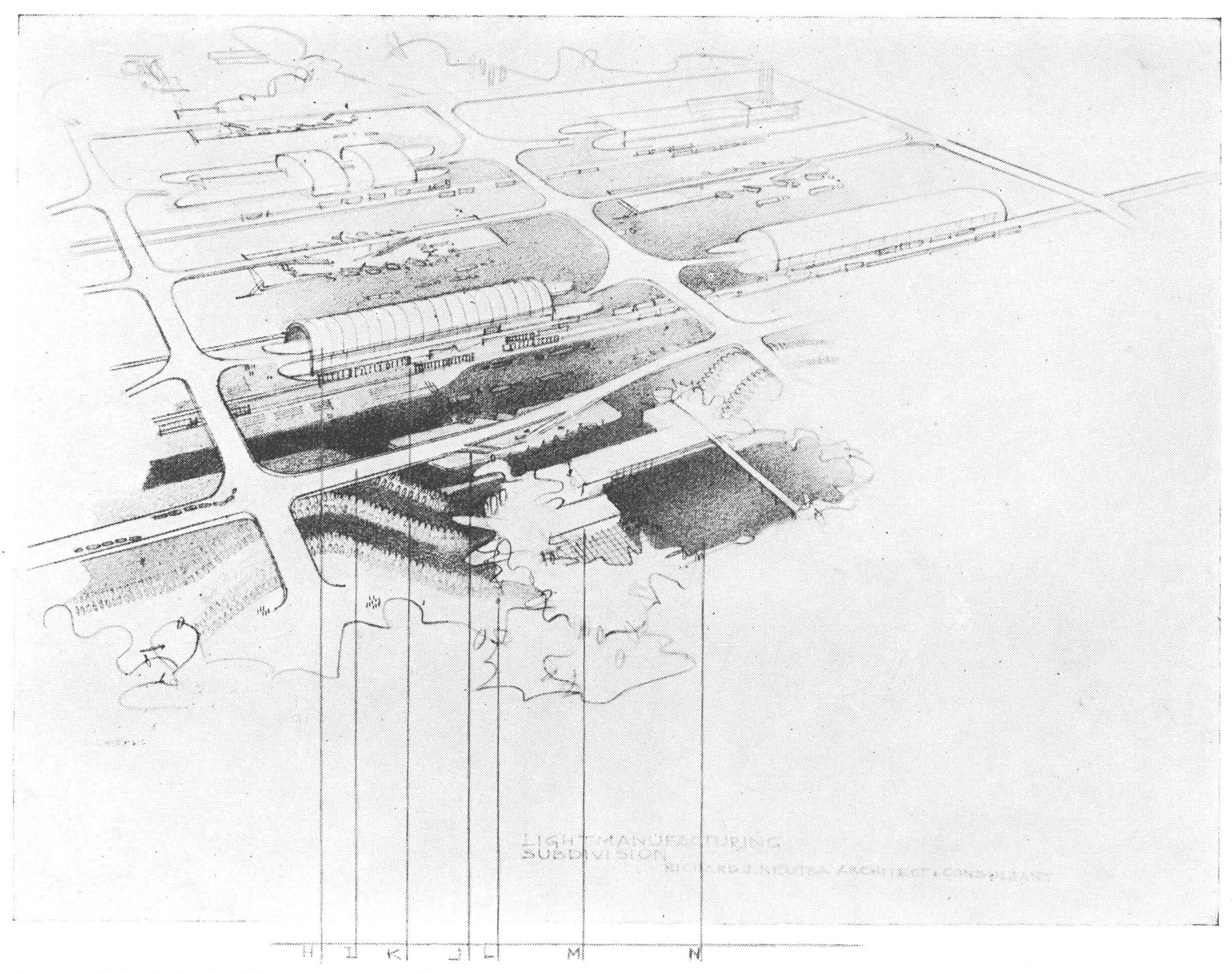
15. — Unidades residenciales con carácter de unidades vecinales.

16. — Avenidas de tránsito rápido hacia la ciudad, para camiones.

17. — Parkway para seis coches.



Dibujo esquemático de un muelle. Con (A) galpones de 60 metros de luz libre y puertas continuas, planchadas (B) de 15 metros y plataformas de carga (C) de 4.50. Los trenes de muelle cruzan por arriba (D) hasta un muelle de carga (E) de camiones y acoplados y todo el tráfico sobre ruedas de goma, llega sin cruces con desvíos ferroviarios y patios de clasificación a (F) hasta el lugar de estacionamiento de los acoplados (G). Los barcos amarrados pueden bajar carga sobre los muelles y sobre lanchones o reabastecerse de combustible desde barcazas.



Esquema de las industrias livianas portuarias. Ellas pueden no tener todas y no necesitar vecindad inmediata con la ribera; pero exigen un nuevo tipo de subdivisión y previsiones para tránsito diferenciado; (H) los establecimientos fabriles necesitan estructuras amplias y sin obstrucciones para el adecuado manejo de la producción en masa y una disposición que permita la llegada continua de materia prima por riel, camión y trenes de muelle desde el flanco del buque; los productos terminados deben ser evacuados por esos mismos tres tipos de transportes y también poder alcanzar el aeródromo terminal de cargas. (I) Tracción sobre neumáticos, elevada. (J) Plataformas de carga de camiones y acoplados no interfieren con los vagones ubicados a menor nivel (K). Los empleados tienen sus sitios de estacionamiento (L). En (M) se ven las cantinas para almuerzo y en (N) el área verde de recreación, campos de juegos, subestaciones para atención de la salud. etc.

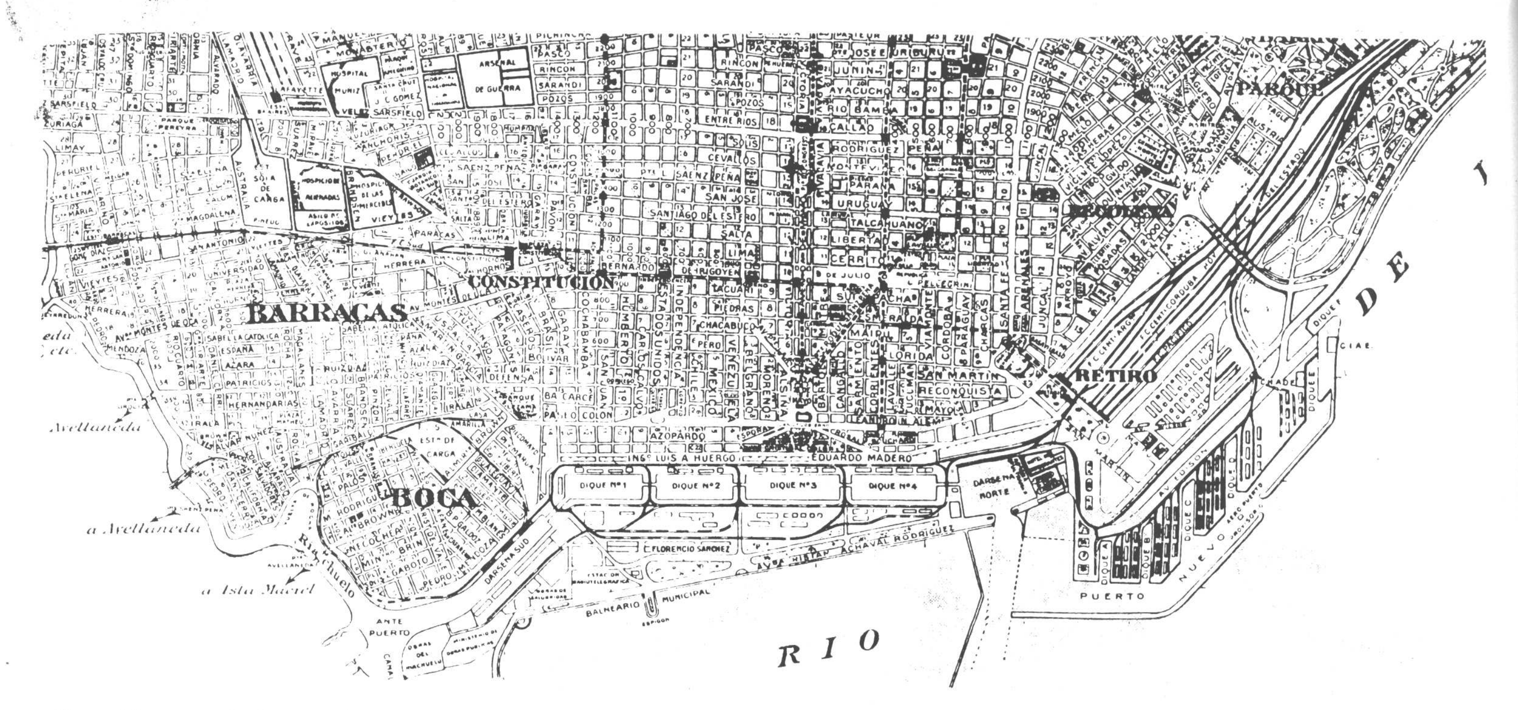
remberg. El puerto de mar con sus barcos extranjeros, grandes y chicos, era algo digno de mirarse, de apreciar en un vistazo y de que estar orgulloso, en Amberes, Basora, Valencia, Marsella o Lubeck.

Sin embargo, cuando el real comercio en masa comenzó en la era victoriana, la fría explotación del espacio, de los materiales y de los seres humanos arraigó no solamente en una escala asombrosa, sino de una manera que no guardaba relación con los conceptos de la moral oficial. Entonces las actividades industriales fueron desterradas de la vista y, en cuanto fué posible, relegadas a nuevos y peores arrabales o "faubourgs" sacrificados, como les llamaban los parisienses.

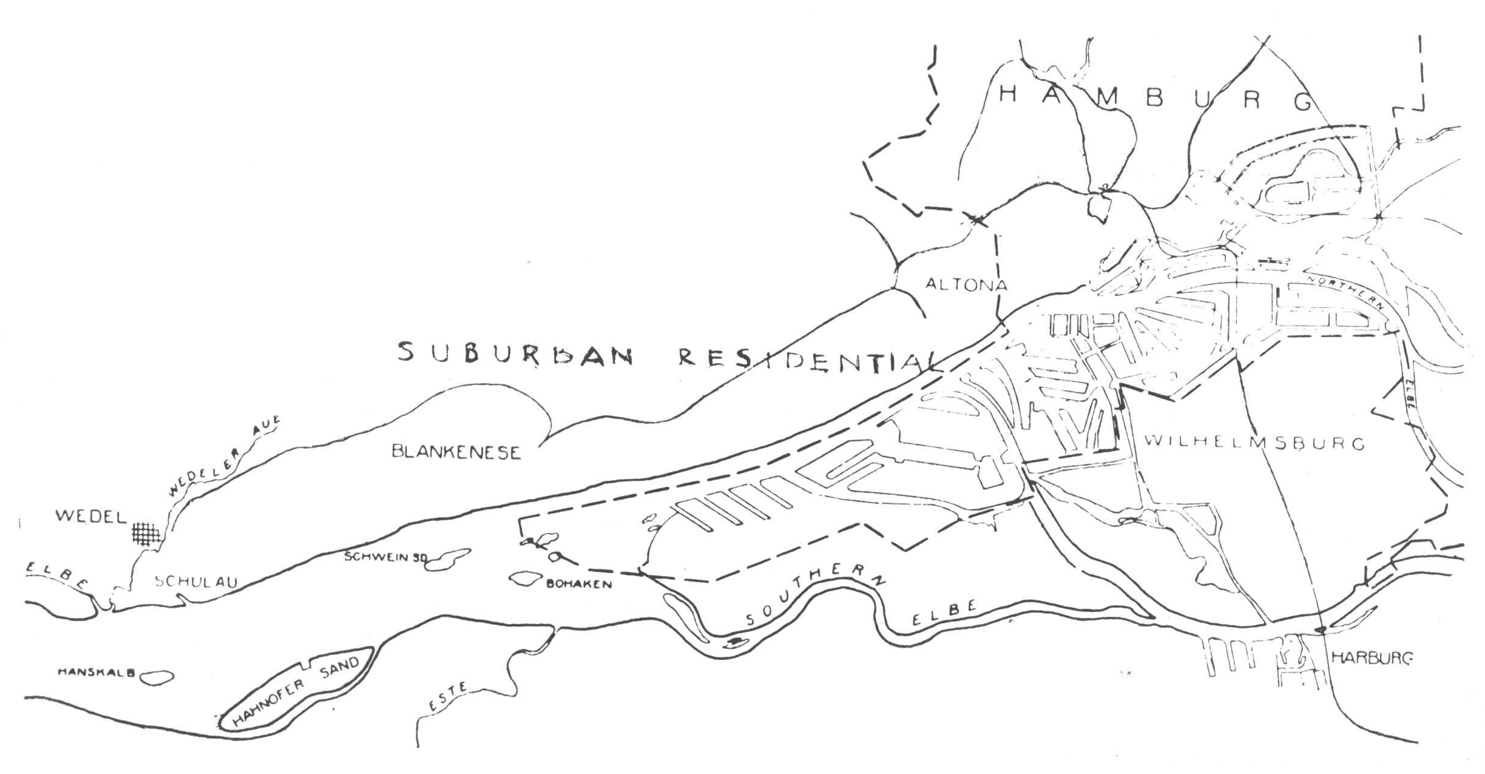
Este proceso de empujar hacia afuera a las nuevas actividades fundadas en la técnica como un hijastro, no fué tan fácil en el caso de los puertos de mar. La ribera estaba allí y no se la podía alejar. Podía haber sido desarrollada para ser humanamente soportable, de acuerdo a un plan de integración y a un sentimiento de unidad de vida, dentro y fuera de las horas de trabajo, o podía ser pública y groseramente explotada, descuidando el factor humano, como una deprimente franja de desierto creada por el hombre.

Bellezas de los puertos.

Pero en realidad los puertos, como en algunos ejemplos clásicos, podían hoy ser más atractivos que las estaciones de ferrocarril y los aerodromos. Mientras que los barcos, pintorescos, de formas antiguas o modernas, no son ni serán tan rápidos como los trenes aerodinámicos y los aeroplanos de propulsión a chorro, son realmente más agradables en sus movimientos, llegadas y salidas para cualquiera



Mapa del puerto de Buenos Aires. Desde la Boca con sus pescadores genoveses hasta el nuevo y bien jardinizado Barrio Parque, los diques de Buenos Aires y el Puerto Nuevo se extienden, íntimamente unidos como frente de la Capital, con la Plaza de Mayo, la Casa Rosada presidencial y la Plaza San Martín enfrentando a los buques. Hay una agradable limpieza en este gran puerto sureño, y se evidencian la habilidad administrativa y la ambición de un marco representativo.



Mapa de Hamburgo. Un aturdidor laberinto y multitud de lenguas de tierra y muelles a lo largo del Elba del Norte, separados de la limpieza de la ciudad, más humana, eso era Hamburgo antes de los bombardeos. Será interesante vigilar su reconstrucción a hacerse con una nueva inspiración.



Caminos libres con cruces libres a distinto nivel y centros comerciales ubicados entre unidades residenciales, unirán la zona del puerto con los otros sectores de la región metropolitana; por sus zonas jardinizadas estas arterias articularán la vastedad hacia la cual tienden las nuevas comunidades.

que los mira desde la terraza de un café, y son menos ruidosos.

En Montevideo la administración de la ciudad ha construído recientemente un café-restaurant en la pendiente del Cerro. La vista sobre la bahía es la más hermosa de la ciudad y señala el camino para las consideraciones estéticas en cualquier puerto nuevo o que deba ser mejorado. Las llegadas y las partidas deberían ser recuerdos memorables, lo mismo para el que viaja que para el espectador de tierra. Pero tal como son, frecuentemente resultan recuerdos de oscura confusión, de fatiga psicológica, de malestar físico. No hay oportunidad para el viajero o visitante para controlar e integrar sus primeras impresiones. La simple tarea de orientación, de encontrar un sitio, una oficina determinada, un abrigo de pasaje, un ferry y alcanzarlo sin cansancio, podría ser por sí mismo una consideración pura un proyecto adecuado.

Unificación mundial.

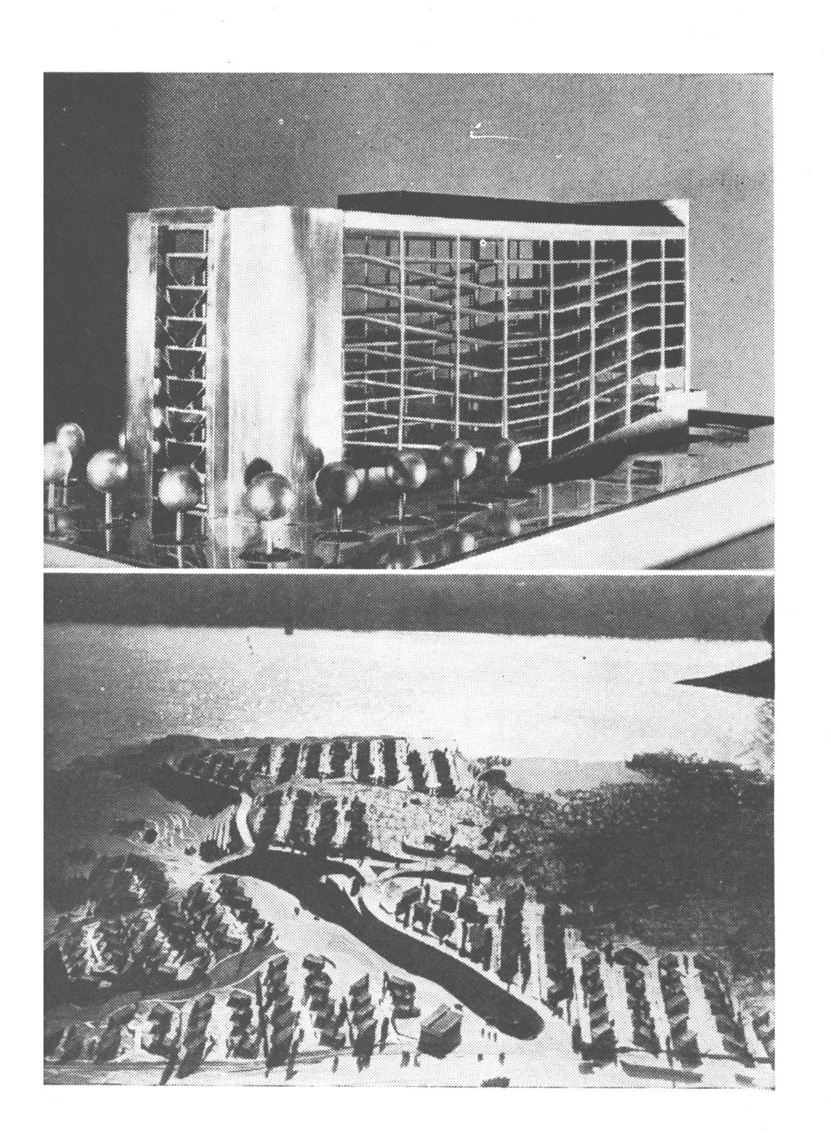
En muchos respectos, un puerto de mar es un ejemplo muy significativo de los problemas de planificación de nuestra época. En general, los *transbordos de mar a tierra*, o lo que se llamaba "operación terminal", está convirtiéndose en una técnica sistemática que podría conducir a principios y standards más ampliamente aceptables, al igual que los transbordos aéreos y campos de aterrizaje tienden hacia una unificación en toda la tierra. Nuestra civilización tecnológica es en el fondo cosmopolita en sus tendencias y los diseñadores de puertos deberían ser conductores y exploradores.

Desde luego, nosotros sabemos que una placentera organización de este mundo que se ha encogido, está dolorosamente obstruída por contrastes y discrepancias económicas. Escalas de salarios y disponibilidades de mano de obra ampliamente divergentes, engendran métodos igualmente divergentes y plantean dificultades para encontrar un denominador común para una civilización de un mundo en paz.

El transbordo mar-tierra y el aéreo ponen de relieve estas dificultades; pero también pueden convertirse en puntos de cristalización, alrededor de los cuales se forme el mundo moderno. El provincialismo, *per se*, debe entrar en retirada frente a las necesidades del globo.

Muchos nuevos elementos y consideraciones, que no pueden ser ignorados, han aparecido, desde que la época del ferrocarril dió forma a los puertos. Existe la carga trasera de los camiones. Existe el tractor con casilla de maquinista, que ha transformado al conductor de camión a la espera, en un hombre ocupado en acoplar sus remolques. Hay el tractor de muelles, que deja aquí y allá pequeños trenes sin rieles en miniatura (hasta doce pequeñas unidades) que se deslizan hasta los buques, ruedan por sus cubiertas así como en los galpones de almacenaje y en los grandes locales de las industrias portuarias (que pueden estar a más de un kilómetro de la ribera). Trenes de muelles suben por rampas, alcanzan la parte superior de vagones cubiertos y muelles de carga de camiones y alimentan transportadores por gravedad.

Un reglamento nacional, tal vez universal y la standardización de medios y métodos, y por sobre todo sobre el



largo de los buques, de los amarraderos, lo mismo que un dimensionamiento general de los muelles (desde luego teniendo en cuenta los casos especiales y las exigencias particulares) puede desde ya ser anticipado. También puede anticiparse la standardización del volumen de los cajones, en relación racional con los camiones de muelle y sus acoplados, con el equipo de tracción y levantamiento, lo mismo que al espacio entre columnas en los depósitos y su altura.

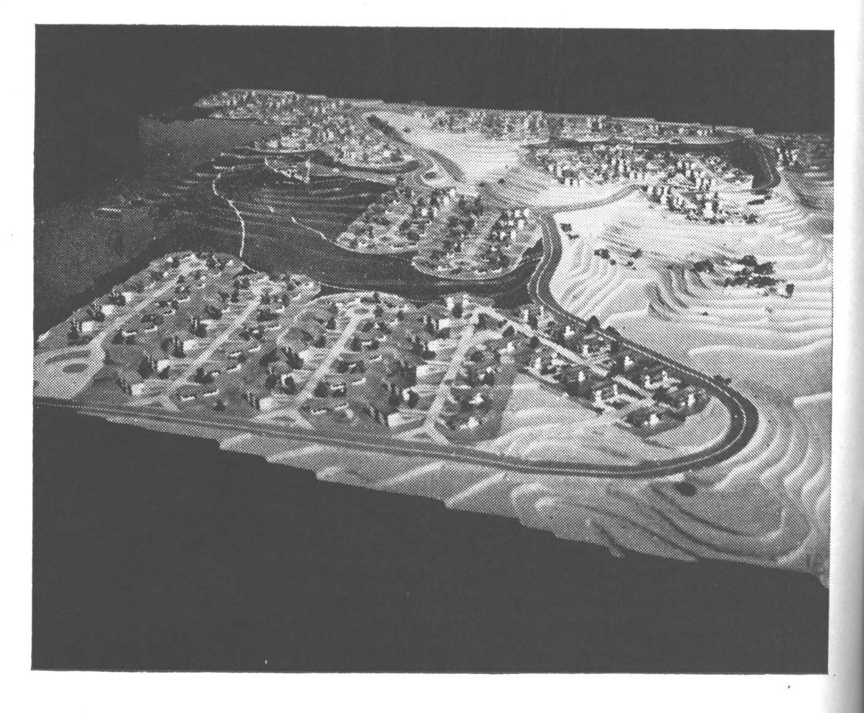
Unidades elementales óptimas, establecidas primero, conducen naturalmente a un diseño en múltiplos de ese módulo que deberá ser aprobado por la comisión marítima y después por los operadores: la gente de los barcos, de los camiones, del ferrocarril, a quienes los administradores del puerto deberán movilizar como consultores mediante voto, antes que los arquitectos y los ingenieros den la señal de empezar los trabajos. Entonces los buques no necesitarán ser movidos hacia adelante y atrás, las bodegas coincidirán siempre con las puertas de las barracas, y todo el tránsito de los muelles realizará la necesaria integración armónica de sus funciones.

Los standards de las operaciones a mano se desvanecen.

En ciertos puertos asiáticos y africanos, los nativos todavía están dispuestos a zambullirse por un níckel y sus ínfimos salarios impiden la implantación de métodos más humanos y más racionales.

Pero también en los Estados Unidos, si lo analizamos correctamente, escalas de salarios que ya pasaron a la historia, y en relación con ellas operaciones manuales para la salida y movimiento de los buques, determinaron en su tiempo el diseño de los muelles existentes y galpones, por ejemplo las dimensiones transversales de los depósitos de mercaderías. Ahora el hecho de que lo inadecuado del equipo manual y del diseño que ha sido su consecuencia, significa que habrá puertos congestionados hasta la pará-

Arriba, a la izquierda. garage de estacionamiento de varios pisos; Richard J. Neutra, Arq. Los coches de pasajeros, como todos los otros vehículos y transportes, se acumularán en gran número alrededor del puerto. Las provisiones necesarias no deberán hacerse como idea tardía, y la superficie horizontal puede no bastar en ciertos casos. *Abajo, a la izquierda,* unidad vecinal de Port Said, Neutra, Arq. Los proyectos de vivienda en los puertos generalmente se benefician por su proximidad y vistas sobre la bahía; allí es más fácil obtener aire fresco que en otras ubicaciones. *Abajo, a la derecha,* Channel Heights, barrio proyectado por Neutra, Arq. Este barrio edificado a iniciativa de la Oficina del Alojamiento de Los Angeles, aprovecha todas las ventajas del terreno ubicado sobre un promontorio en la Península de Palos Verdes. Todas las habitaciones de vivir miran sobre el Pacífico.



lisis y que las operaciones terminales pueden resultar tan costosas como el total del transporte por agua, exigen medidas que nunca serán demasiado audaces.

Las limitaciones y consideraciones de la carretilla de dos ruedas impulsada a mano, está cada vez más vacía de sentido para un diseño del futuro, mientras que, como contraparte, las distancias que se pueden recorrer a pie en un vecindario residencial son todavía, y lo serán siempre, argumentos muy válidos y humanos. En nuestro caso, la humanización significa algo diferente: la transportadora y elevadora de cargas, revolucionaria en los galpones de tránsito de los modernos puertos, es en el hecho *la cosa más humana y benévola que se puede desear.* Trabajos que exigían un esfuerzo agotador, como el de apilar fardos hasta la altura total del galpón, 6 metros y a veces más, son ahora sencillos y agradables de presenciar. Además, el uso de la elevadora que levanta tres toneladas a 150 metros por minuto, tiene derecho a influenciar el proyecto con previsiones distintas, de las que exigiría un artefacto a mano que mueve doscientos kilos a treinta metros por minuto.

Unidades-volúmenes de Carga.

Partículas elementales de dimensiones elementales, los átomos, gobiernan toda la estructura del mundo. La física moderna ha reconocido que no sólo la materia sino también la energía, son divisibles, pero no al infinito; que hay "quantas" básicas con que debe contarse en todo cálculo.

Necesitamos en cuanto a carga marítima una especie de teoría de las quantas.

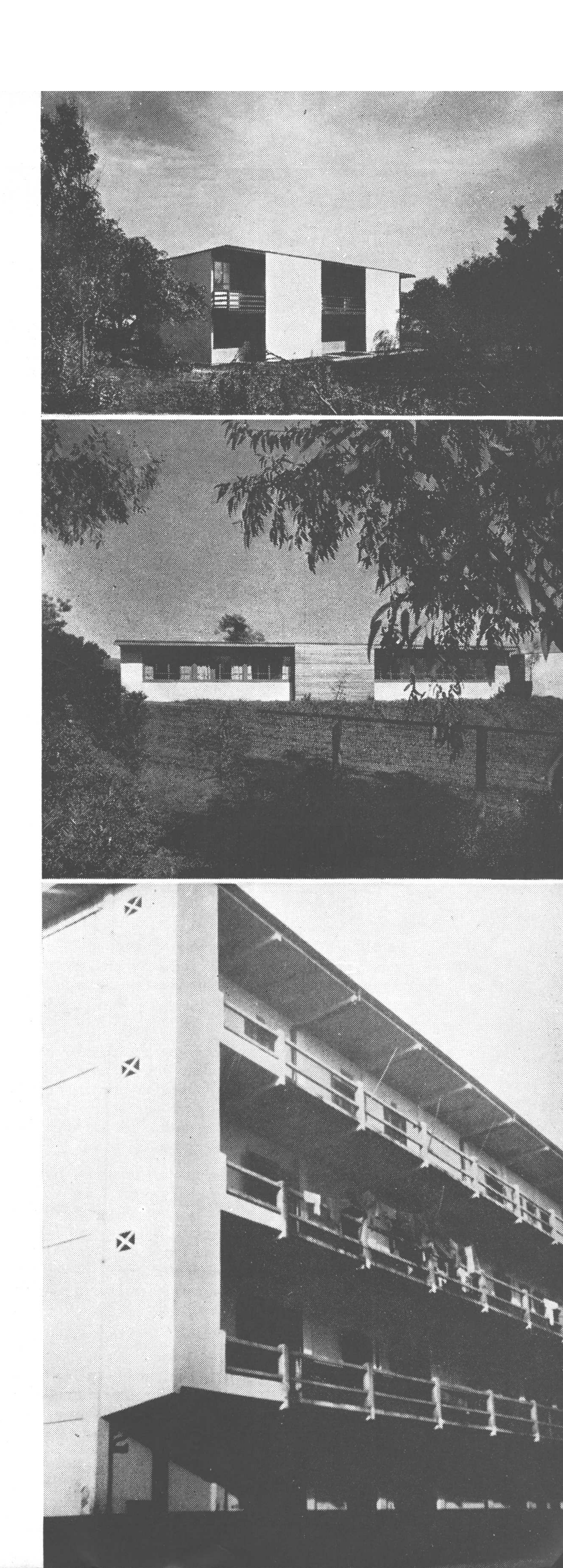
Los cajones y otras formas de embalaje podrán ser provisorios y desechados al terminar su función, o preparados para podérselos usar de nuevo; pueden ser hechos a prueba de intemperie y suprimir la necesidad de los galpones. Pero de todos modos deben encajar en un sistema modular de volumen y tener todos el necesario dispositivo para permitir que pueda entrar por debajo una horquilla levanta-pesos. O tal vez la grúa aérea tendrá un dispositivo adecuado para manejar los más grandes de estos empaques de mercaderías.

Primero habrá que establecer y aceptar los módulos que se refieren a los envases y a los equipos que los manipulan. Después, los trayectos que aquéllos deben recorrer, las rutas de sus transportadores dentro de los galpones. Su movimiento ininterrumpido beneficiará de la eliminación de todas posible mutua interferencia.

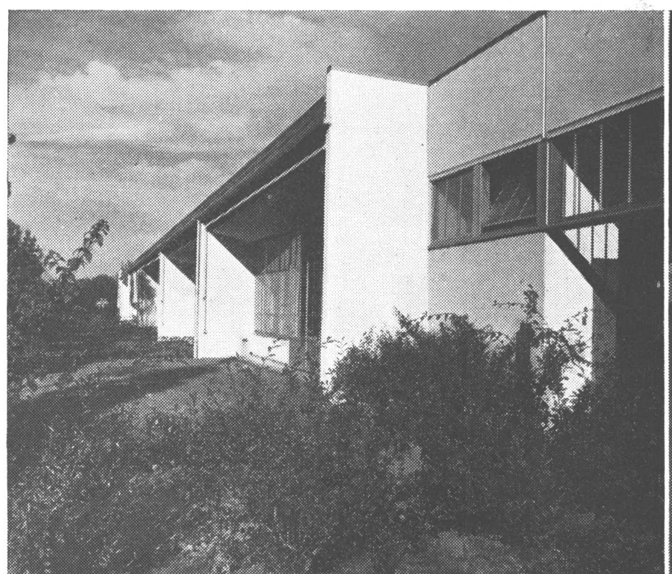
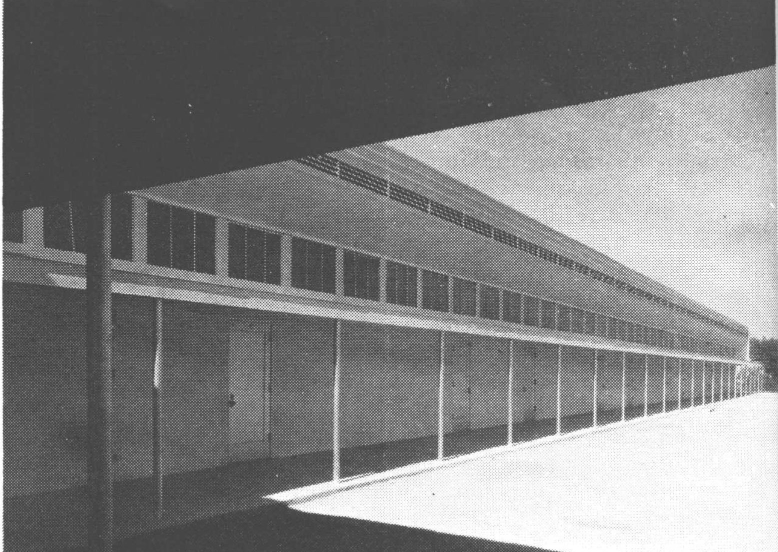
Las rutas circulares son generalmente correlativas de tal movimiento ininterrumpido. En principio, el diseño debe establecerlos y deben ser en lo posible elásticas, para adaptarlas a los probables casos particulares. Una abertura de puertas casi continua en todos los frentes de los galpones, es un punto vital de esta deseada flexibilidad.

Tránsito transversal.

Equipos mecánicos sobre ruedas tendrían la oportunidad ideal de rendir al máximo si pudieran marchar a nivel de



Arriba y al medio, casas de dos pisos y dobles de un piso para los obreros portuarios de Green Setting, Neutra, Arq. Estas casas alojan a los trabajadores del puerto que, en sus ratos de ocio, cultivan sus verduras y sus flores. *Abajo,* dormitorios para trabajadores portuarios en Singapur. La Administración del puerto ha pensado en sus muchos trabajadores solteros y ha construído para ellos estas limpias habitaciones.

Escuela elemental y jardín de infantes en Green Setting, Neutra, Arq. Estas instituciones son una necesidad en las nuevas unidades residenciales, que deben establecerse a distancia fácilmente accesible, a pie, desde el puerto.

muelle a muelle, de galpón a galpón, de muelle de camiones hasta el costado del buque o hasta los embarcaderos de los establecimientos industriales cercanos. Puentes movidos a vapor o electricidad implican soluciones que toman tiempo y energías. Por otra parte mucho les falta para ser automáticos. Dos sistemas de tránsito a nivel, con rampas suaves de ascenso y descenso, pueden en ciertos casos encontrar ventajosa aplicación. Se recomiendan las pendientes de 7 % para camiones cargados o tractores de muelle que arrastran su tren de acoplados.

Proyectando de nuevo para una corriente en masa.

En una época en que el tránsito aéreo aumenta el transporte de mercaderías de calidad y poco volumen, la carga marítima probablemente irá siendo cada vez más de naturaleza voluminosa y probablemente los movimientos de grandes cantidades de enormes bultos irán dominando la escena del muelle portuario.

Si estos tiempos de postguerra, de gran construcción y reconstrucción de puertos, no nos alientan a trazar nuevos planes ajustados a la singular oportunidad de rejuvenecimiento, no viviremos lo suficiente para ver otra oportunidad igual, hasta que las bombas atómicas desparramadas produzcan el nivelamiento general y final.

El Havre está ahora en ruinas, lo mismo que Hamburgo, Nápoles, Marsella, Manila, Kobe; y sitios como Santos, Galveston, Long Beach, tendrán que dedicarse con afán a una evolución afiebrada, de tal manera que profundas iniciativas, y no mejoramientos que serían remiendos, van a ocurrir ante nuestros ojos. Este es, probablemente, un momento sin precedentes para la historia de la renovación de los puertos, y para la planificación.

Por ello es que hay a disposición de los interesados una gran variedad de pintorescas sugestiones. Pero naturalmente, todas las propuestas y sugestiones deberán ser templadas por el conocimiento práctico de los experimentados hombres de los muelles. Lo audaz y original, como dice P. R. Shoemaker, ingeniero jefe del puerto de Long Beach, deberá estar mezclado con el conservatismo de la rutina probada.

Muelles de Pasajeros.

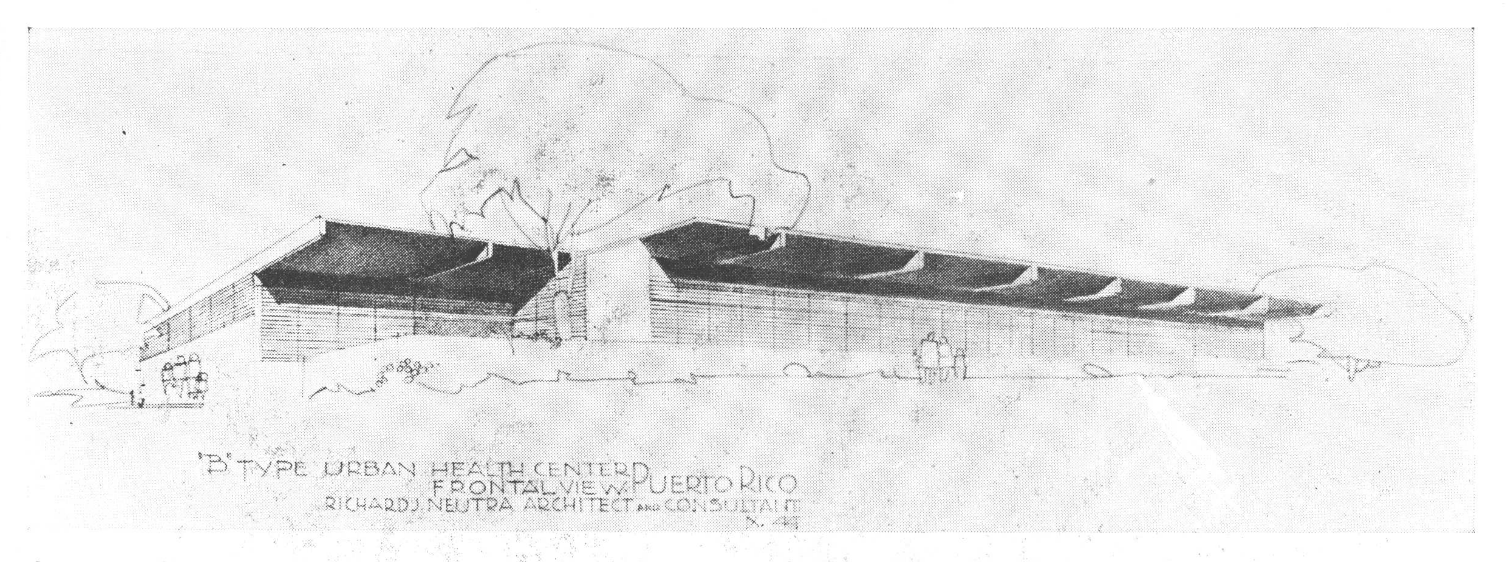
Uno se pregunta si, aparte de algunos pocos puertos que reciben inmigración en masa o turismo de placer, las facilidades para el desembarco de los pasajeros de los buques de ultramar van a estar recargadas, como sin duda lo estarán las destinadas al manejo de la carga. Sin embargo, para suprimir las interferencias al nivel en que se manejan las cargas y dar seguridad y confort a los pasajeros, están anunciados diseños concretos que podrán traducirse, sin ninguna duda, en aplicaciones prácticas.

Tal terminal para pasajeros-carga, prevé un galpón de un piso alto, con un corredor para pasajeros en "mezzanine" del lado del agua. Este piso se conecta también, con la cubierta del buque, mediante una plataforma corrediza con pasamano, operada a electricidad y automáticamente ajustable, destinada a la manipulación de los equipajes. La inspección de éstos se hace también en el piso superior. Hay conexiones transversales por veredas aéreas hasta el ascensor que conduce a los pasajeros y sus equipajes hasta el nivel del suelo, donde esperan los taxis en sus lugares de estacionamiento. Los riesgos de accidentes son casi reducidos al mínimo, como siempre, mediante la separación y organización del tránsito.

Más espacio y aberturas.

Aparte de la diversidad de especialidades, se mantiene *el principio de atribuir más espacio, sin obstrucciones y elástico* a las planchadas, a los galpones para depósito, a los vagones ferroviarios, a los tractores con remolque.

Aumenta la opinión que un muelle de 15 metros sería muy superior a uno de 10, al permitir fácil paso desde amarradores vecinos y para permitir la mejor ubicación de vagones o de tractores con remolque frente a las bodegas de cada buque. Los galpones de 60 metros y más de ancho y una continuidad prácticamente ininterrumpida de las puer-



Perspectiva de un centro sanitario, Neutra, Arq. Un centro de salud debe existir aún en los puertos pequeños, y subestaciones sanitairias deben estar bien distribuídas en las zonas de trabajadores del puerto, como entre las otras unidades residenciales. Los distintos departamentos deben trabajar en íntima cooperación.

tas, que son del tipo de levantar, dispositivo parecido al propuesto para Long Beach son, cada vez, más partes constituyentes del diseñador de puertos.

Luz todo el día.

Los ingenieros industriales que trabajan para el campo de la industria han aumentado, casi duplicado, la producción, a la vez que hacían disminuir la cantidad de accidentes, utilizando una iluminación sin sombras, adecuada y bien distribuída. Pero también han reconocido que la luz del día difícilmente resuelve todo el problema satisfactoria y económicamente, y que las modernas operaciones en masa utilizan mejor las costosas facilidades de las plantas industriales modernas mediante un trabajo continuo de turnos.

Una vez que se ha instalado una buena iluminación artificial, quizá resultará lo mejor utilizarla las 24 horas del día. Será posible entonces olvidar el vidrio y los dispositivos para evitar la entrada del agua por las aberturas, así como los complicados factores estructurales a que hay que recurrir para admitir la luz del día.

Facilidad de trabajo.

La vigilancia administrativa desde un nivel alto, con una red de veredas elevadas con altoparlantes y conexiones a micrófono para intercomunicación, atraen la imaginación de los proyectistas. La papelería podría ser mandada de oficina a oficina a través de un sistema de tubos neumáticos, en vez de llenar el lugar con mensajeros, como si fueran los caminos donde impera el rey de Persia. Finalmente, hasta puede haber transmisores de música en los muelles, un sucedáneo actual de las cantilenas de los coolies de Shanghai, que endulzan un tanto, con sus canciones, el trabajo rudo por demás.

Pero más importante que todos los accesorios mecánicos es la subestructura misma. Las cargas concentradas y empacadas que se manejan en los muelles irán en constante aumento y los pisos con rampas suaves, no deslizantes, con calles pavimentadas con materiales sólidos y con un ancho y radios suficientes para que puedan maniobrar los trenes de muelles y los más pesados convoyes tirados por tractores, llegarán a ser característicos, no sólo en los diseños de los muelles, sino en toda la zona de galpones e industrias portuarias.

Industrias marginales de los puertos

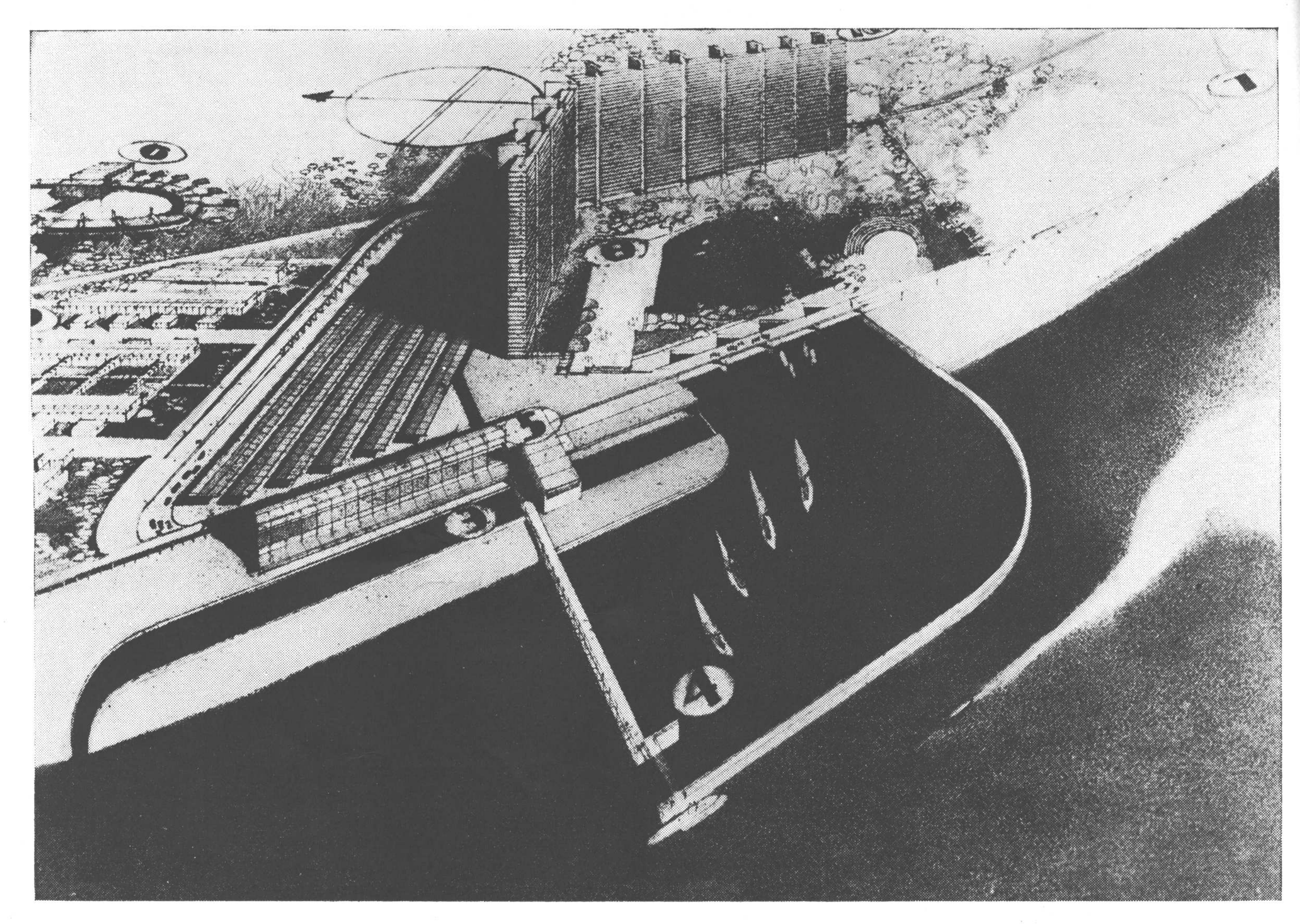
Las industrias cercanas a los puertos pueden, desde luego, ofrecer una gran diversidad y variar profundamente de una ubicación geográfica a otra. Pero en general pueden, por previsiones adecuadas, participar de los beneficios inmediatos de los equipos mecánicos portuarios, sin necesidad de apiñarse cerca de la zona de operaciones de transbordo. Aceptado que la industria liviana de producción en masa es la industria típica de las inmediaciones portuarias, los talleres para fabricar casas en gran cantidad pueden servir como ejemplo.

Ellos pueden necesitar materias primas que lleguen por camión, por tren y por agua: millares de metros de maderas un día, madera terciada otro, etc.; para preparar los elementos necesarios para una producción de, digamos, mil casas por mes. Los paneles terminados podrían salir de la fábrica hacia un gran local de montaje situado en el extremo opuesto, hall que podría tener 90 metros de ancho por 450 de largo.

La línea de montaje puede diferir en los distintos casos, según el producto de que se trate, pero hay, en la mayoría de los casos el mismo carácter *en cuanto a la corriente ininterrumpida que se produce desde el medio de transporte exterior hasta los medios de transportes interiores, dentro de un local de dimensiones extraordinarias.*

Ningún transportador de cinta puede interrumpir su acción, ningún camión o tren portuario puede demorarse demasiado en la plataforma de carga, ningún barco debe estar amarrado más allá del tiempo fijado. *Si no, todas las instalaciones y sus capacidades en tiempo, lo mismo que en espacio aparecen, dimensionalmente, desencajadas.*

El tremendo contraste entre una amorfa extensión de desierto de actividades técnico comerciales y las distantes zonas residenciales que, solas, pueden tener aspiraciones huma-



Playa de vacaciones suburbana, Neutra, Arq. Debe estar segregada en cuanto sea posible del tránsito portuario por tierra y mar, pero sirve a la población del puerto y a toda la región con su puerto velero, parque de divesiones costanero, establecimientos de baño, puerto de yates, alojamiento para week end y escuelas de verano.

nas, muestra cuál es el único y el más verdaderamente productivo o conveniente enfoque de un orden contemporáneo para las cosas. La solución debe ser más ajustada y más equitativa.

En conclusión

La perfección técnica en las casi automáticas instalaciones portuarias, son concomitantes de una casi continua corriente de mercaderías, basada en y ayudada por la racional unificación de los bultos y otros elementos de carga y es —después de todo— *solo una parte* del progreso en el transbordo costero. *El confort de los numerosos seres humanos* que viven durante casi toda su existencia en o cerca de los muelles, de los viajeros y de las tripulaciones, de los empleados por las industrias portuarias, en una palabra, de la concentrada población de la ribera, exige un diseño más circunspecto, de más alcances, más completo, plenamente integrado, de manera que pueda servir para convertir en una *entidad viviente* a las abandonadas instalaciones, y las zonas tributarias industriales, comerciales y residenciales que se amontonan alrededor de las operaciones de transbordo de un puerto de mar.

POLITICA Y VIVIENDA

(Viene de la pág. 201)

ala demócrata en el Senado, no obtuvo suficiente apoyo de ninguno de los dos partidos en la Cámara de Representantes, como para ser puesto a votación. Legislaturas tanto demócratas como republicanas han pasado leyes en 40 de los 48 estados, autorizando a agencias locales a despejar conventillos, con fondos federales; sin embargo, en esos mismos estados, todavía persiste una gran oposición al programa de vivienda.

Antes que el sentimiento público reaccione en la medida necesaria para apoyar un ataque frontal contra su problema de vivienda, es preciso decidirse de manera franca sobre un aspecto básico: esto es, si los subsidios deben ser entregados a empresas públicas, privadas o a ambas. Habrá de trazarse una línea claramente marcada entre las esferas de operaciones públicas y privadas. Finalmente se tendrá que decidir si el programa trazado para aquellos a quienes no proveerá la iniciativa privada (no sólo el grupo de baja, sino también de mediano alquiler) se solucionará mediante programas orgánicos bien elaborados y a largo plazo.

Cuando los partidos se preparen para la campaña presidencial de 1948, es posible que la vivienda se haya transformado en el punto álgido de los problemas internos. El debate no será en torno a la cuestión de si el gobierno debe o no intervenir en el asunto vivienda, pues probablemente ambos partidos estarán de acuerdo en que el asunto no puede ser dejado a la iniciativa privada exclusivamente. Los candidatos pueden dejarse arrastrar por la tentación de limitarse a atacar los defectos del programa realizado por el otro partido y de no ofrecer más que generalidades incomprensibles en sus propios programas. Si el asunto pudiera ser más claramente cristalizado y reducido a un programa específico en el cual los candidatos tuvieran que definirse de manera precisa, se serviría mejor la causa del veterano, del morador de conventillo y del ciudadano en general.

No parece existir obstáculo insuperable que se interponga entre Estados Unidos y la solución de su problema de viviendas, una vez despejada la confusión relativa a los métodos y de que el gobierno asuma su verdadero papel en beneficio de todos sus ciudadanos en necesidad de alojamiento, incluso de aquellos en la base de la escala económica. El pueblo norteamericano durante la guerra realizó un gigantesco esfuerzo de producción cuando hubo comprendido la necesidad y la naturaleza precisa del problema; ello indica claramente su capacidad para solucionar las crisis una vez que sus ciudadanos y su determinación para enfrentarlas, son solicitados para un curso de acción concreto.

•

LA POLITICA SOCIAL...

(Viene de la pág. 170, 1ª parte)

menos de tres horas por día para ir y venir, frecuentemente en condiciones de tremenda apretura.

Los gastos de estos viajes resultaron una carga muy fuerte y se hizo necesario cubrirlos, en las grandes ciudades, mediante aumento de salarios, dando así a la industria, un motivo más para trasladarse del centro. A pesar del sentido único y de la señalización, la congestión del tránsito tendía hacia una completa inmovilización. Los habitantes de las ciudades perdían la noción de pertenecer a una comunidad local; esta pérdida era tanto más peligrosa, en cuanto las grandes masas no comprenden su importancia. Las nuevas propiedades inmobiliarias de los suburbios eran agregados amorfos de habitaciones que ofrecían condiciones materiales de vida mucho más agradables que los centros ciudadanos, pero estaban mal equipados en cuanto a edificios colectivos. Por otro lado los centros degeneraron en barrios de casas locativas, en que el desconocimiento de sus propios vecinos se convirtió en una cuestión de amor propio local.

(Sigue en la pág. 178)

AVISOS CLASIFICADOS

PINTURERIA y PAPELERIA DEL NORTE

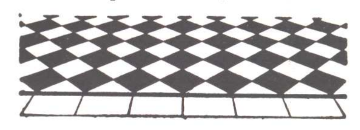
Variado surtido de papeles pintados. Las últimas novedades en TEKKO y SALUBRA

Vicente Biagini y Hnos.

PARAGUAY 1126
T. A. 41 - 2425
Buenos Aires



MOSAICOS
E. ALFREDO QUADRI
Fundada en el año 1874
Avenida Angel Gallardo 160
(antes Chubut)
(Lindando con el P. Centenario)
U. T. 60, Caballito 0301 - 2564
Coop. Tel. 988, Oeste



AMIANTO

amianto
AISLACIONES DE VAPOR EN GENERAL
Marca Registrada
Termotécnica Argentina
(José Tomassini)
RIVADAVIA 755 — T. A. 34-1734

CONSTRUCCIONES

EMPRESA DE CONSTRUCCIONES
"OETTEL"
CORRIENTES 4634
T. A. 79, Gómez 6153

LADRILLOS

SUCESION DE
FRANCISCO CTIBOR
FABRICA DE LADRILLOS
Ringuelet F.C.S. - U. T. 890, La Plata
Escritorio: Avda. de Mayo 878
U. T. 34, Defensa 8580
LADRILLOS MACIZOS F. C. aprobados por la Dir de las O. S. de la Nación
HUECOS PATENTADOS para entrepisos azoteas, chimeneas, bebederos, etc.

MOSAICOS

MOSAICOS
REVESTIMIENTOS Y ESCALERA
V. MOLTRASIO e HIJOS
S. R. L. - Cap. $ 200.000
Exp. y venta: FED. LACROZE 3335
T. A. 54, Darwin 1868 - Buenos Aires

CALEFACCION

D. Fortunato & Cía.
INSTALACIONES DE CALEFACCION
en todos los Sistemas y Anexos
Instalaciones de quemar petróleo
QUESADA 2670 — T. A. 70-5024
BUENOS AIRES

HERRAJES PARA OBRAS

HERRAJES PARA OBRAS
MODERNOS Y DE ESTILO
CARLOS R. FORNI
Av. Pte. R. S. PEÑA 1146 — 35-7724

MAQUETTES

MAQUETTES
CUALQUIER CATEGORIA
HANS E. JORGENSEN
Victoria 676 - T. A. 34-5207

PINTURAS

B. BAYON
EMPRESA DE PINTURA
Para Trabajos de Calidad
Escritorio y Depósito
Estados Unidos 324/6 T. A. 34-2083

CERAMICAS

CERAMICA
LIGURE
PISOS Y REVESTIMIENTOS
B. SORGE y Cía. — Esmeralda 22
Buenos Aires — 34 - Def. 5212

HIERRO FORJADO

BELLANI y CIA.
CREACIONES
FABRICANTES-IMPORTADORES
HIERROS ARTISTICOS
ARAÑAS-FAROLES-CANDELABROS
LAMPARAS-CONSOLAS-CHIMENEAS
REJAS-HERRAJES-APLIQUES
BRONCES, COBRE BAT. CERAMICAS
DIAZ VELEZ 3473 - U.T. 62-2879

MARMOLERIA

MARMOLES
Erminio Celsi & Cía.
R. de Janeiro 631 esq. Díaz Vélez
T. A. 60, Caballito 1840
Buenos Aires

VITRAUX

CASANOVA Hnos.
Vitraux D'Art
En todos los estilos
Av. FOREST 731-33
T. A. 54, Darwin 8050

CALEFONES

HURI
Supercalefones y Cocinas a Gas
Seguros - Sólidos - Económicos
Exposición y Ventas:
SARMIENTO 2745
T. A. 47, Cuyo 4353

RODOLFO RAPETTI
Ex Empleado de la Casa Thenée
Hierros forjados - Cobres a mano - Cerámicas de Estilo - Arañas - Faroles - Lámparas - Herrajes para bargueños y chimeneas.
TALLER EN LA CASA — CARLOS PELLEGRINI 748 — T. A. 41-4612 - Bs. Aires

MOBLAJES Y DECOR.

Angel di Baja
Decoraciones de interiores
Tapicería
Bustamante 884
T. A. 79, Gómez 4295

CONSTRUCTORES

Luis V. Migone
ING. CIVIL
EMPRESA CONSTRUCTORA
Arenales 2428 — T. A. 44-9119

INSTALACIONES DE GAS

Cía. Arg. Instal. Gas
S. R. L. (CAP. $ 20.000)
Matr. Gas de L. E. y Munic.
COC. CALEF. RAD. ETC.
Exp. y Venta: B. MITRE 2664
Dep.: A. THOMAS 784
T. A. 54 - 8561

CASA RIZZA
CARPINTERIA
MOBILIARIOS
DECORACIONES
INSTALACIONES
47, Cuyo 4960 — CASTELLI 135

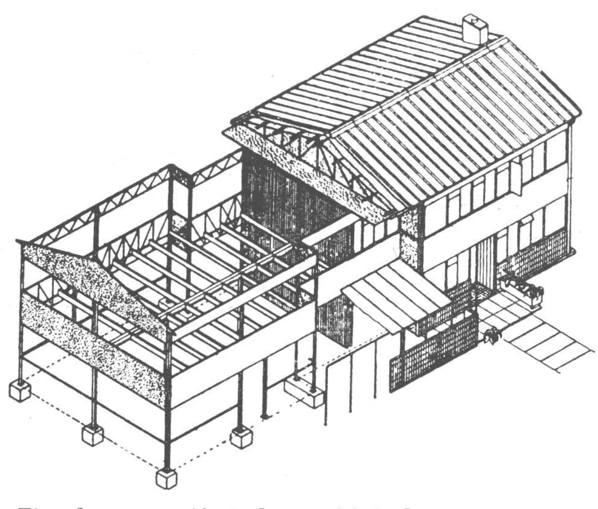
LA POLITICA SOCIAL...

(Viene de la pág. 176)

La Oposición a las Habitaciones de Departamentos

Mucho antes de la segunda guerra mundial, todas estas críticas condujeron a un cambio de política; pero la máquina de esta evolución estaba tan bien adaptada al sistema predominante, que era difícil percibir el punto en que podía comenzarse el cambio. Las empresas de transportes debían hacer frente a las exigencias y prevenir los desarrollos sucesivos y, actuando así, daban nacimiento a crecimientos nuevos de las ciudades según las mismas lastimosas tendencias. Las autoridades encargadas de la política de la habitación, dudaban entre la construcción de otros suburbios, para dar a los habitantes del centro mejores condiciones de vida (agregando el gasto de una prolongación de los viajes cotidianos) y la construcción de blocks de departamentos en el interior de la ciudad, a pesar del descenso del nivel medio de las habitaciones familiares. El 90 % del pueblo británico es opuesto a la vida en departamentos; pero el dilema entre el viaje y el departamento alcanzaba, a lo menos en Londres, una tal intensidad, que se reducía a la elección entre dos males casi igualmente inaceptables.

La situación se complicó todavía por la aparición de un fuerte movimiento que se oponía a la expansión suburbana, porque absorbía un terreno agrícola precioso y destruía el paisaje. De allí resultó una tendencia a desplazar el problema hacia la construcción de inmuebles de departamentos con fuerte densidad; de tal suerte que estas dos políticas se encontrasen más o menos en equilibrio. Pero esta tendencia no tuvo el favor de las masas ciudadanas que continuaron prefiriendo la casa con jardín, aún si comportaba necesariamente un largo viaje diario. La solución largo tiempo anhelada por la escuela de las ciudades-jardín o "escuela de las ciudades nuevas" era un control más estricto sobre la marcha general del desarrollo urbano. Lo que esta escuela proponía era una limitación precisa de las dimensiones y de la expansión urbanas, con una densidad que habría permitido

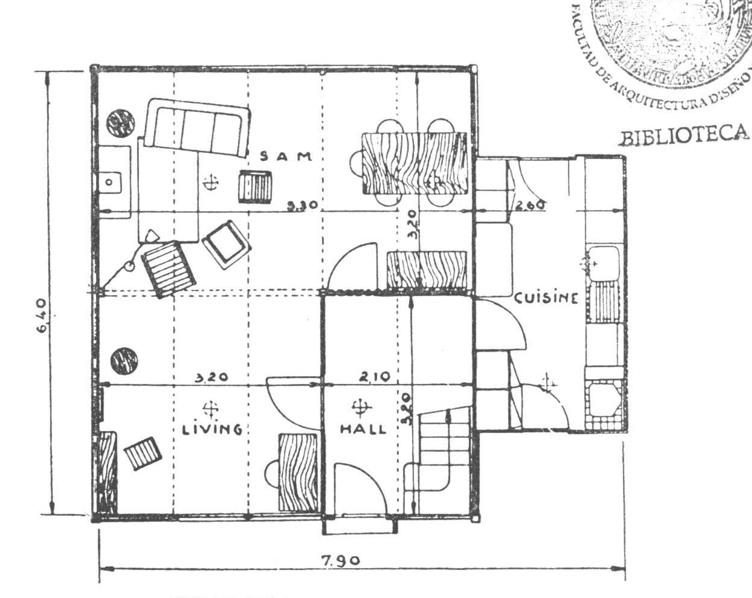


Tipo de construcción inglesa prefabricada.

reconstruir los centros con una predominancia de las casas familiares con jardín.

En 1938 fué establecida una "Comisión Real para la distribución de la población"; después de dos años de extensas encuestas emitió un veredicto (informe Barlow) en favor de la tercera solución. En el intervalo la guerra estalló y, durante su curso, toda construcción fué suspendida. Las incursiones aéreas destruyeron 250.000 casas, aparte de los millones que fueron dañadas, dando así al pueblo la idea nueva de las posibilidades de reconstruir en una vasta escala. Sobre esta base ha sido formulada una nueva política; pero es interesante notar que ella deriva de una corriente de concepciones anteriores a la guerra. Esta ley, basada en una amplia política de subsidios, tiene el apoyo de las autoridades centrales y locales. La penuria más grave es la de las casas para alquilar; y puesto que el costo de las construcciones es el doble del de 1939, tales casas no pueden ser realizadas más que a base de las finanzas del Estado, bajo forma de subvenciones muy altas. La Ley de 1946 sobre alojamientos establece subsidios proporcionales, y una gran parte de los cuatro millones de casas previstas como programa para los diez años próximos, será realizado por las autoridades públicas.

Paralelamente a la política de la vivienda, una política enteramente nueva ha sido instituída para la construcción de ciudades nuevas de dimensiones medias, y para favorecer el desplazamiento a esos centros del excedente de industrias y de población que el nuevo plan, basado sobre una menor densidad, forzara a desplazarse de las zonas sobrepobladas. La dirección de las nuevas aglomeraciones industriales en emplazamientos más apropiados, comprendidos aquellos que amenaza la desocupación, está en manos del Ministerio de Comercio, en virtud de la ley de 1945 sobre la distribución de las industrias, y en virtud de la facultad, prorogada de tiempos de guerra, de autorizar la construcción de fábricas.



Plano de la casa Howard. Esqueleto metálico.

Estos nuevos poderes no son todavía perfectos, y se espera una legislación más completa. Pero la ley sobre las nuevas ciudades actualmente a examen del Parlamento, y sostenida por todos los partidos, es un índice que la Gran Bretaña acepta más pasivamente la antigua forma de desarrollo urbano.

Las preocupaciones dominantes de la nueva política son: buenas casas familiares, en ciudades de extensión moderada, rodeadas por campaña, donde la población vive y, al mismo tiempo, trabaja, y donde una sana vida colectiva es posible. En las viejas ciudades el goce de buenas condiciones de vida depende de la disminución de la densidad, aportada por la creación de ciudades nuevas. Las construcciones nuevas y las reconstrucciones procederán, por lo tanto, paralelamente, como partes de una política única.

(De "Umanitá della Casa)


Dos Joyas
INDUSTRIA ARGENTINA
SILBERTMOP
MARCA REGISTRADA
43
100
55
23
40
75
75
23
nervio
Presentamos, con orgullo dos verdaderas joyas para el instalador electricista: cajas de embutir para instalaciones eléctricas, octogonales y rectangulares, de 2 mm. de espesor construídas íntegramente de acuerdo a las normas IRAM. y con una precisión absoluta en las dimensiones, uniformidad en las distancias de agujeros, roscas perfectas, posibilidad de retirar los accesos sin usar herramientas especiales y sin agrietar la chapa, esmalte aislante, etc.
Como de costumbre, Fábrica Argentina de Caños de Acero e Industrias Electro Metalúrgicas Mauricio Silbert S. A. utiliza en la fabricación de estas cajas, materia prima de primerísima calidad y por sobre todas las cosas, cuidando mantener constantemente el más alto nivel en la calidad de sus artículos, sometiendo además a un estricto contralor cada fase de su elaboración.
Recuerde: si sus construcciones son de primera categoría, las cajas serán: "Silbertmop"
Pídalas a sus proveedores habituales
FABRICA ARGENTINA DE CAÑOS DE ACERO
E INDUSTRIAS ELECTRO METALURGICAS
MAURICIO SILBERT S.A.
ESTABLECIMIENTO FABRIL FUNDADO EN 1909